Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 58 (2712) | Пятница, 21 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

Сегодня — десятилетие Латвийской, Литовской и Эстонской Советских Социалистических Республик.

Под руководством большевистской партии и великого вождя народов товарища Сталина трудящиеся Латвии, Литвы и Эстонии уверенно идут вперед, к полному торжеству коммунизма.

Почасовой график на флоте

В дело дальнейшего развития социалистического соревнования на флоте в текущую навигацию ценный вклад внесли речники восточных бассейнов. Творчески осваивая все новое и передовое, рождаемое стахановской инициативой в других отраслях народного хозяйства, команды руслановских пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» Восточносибирского пароходства, возглавляемые капитанами тт. Коротковым и Израилевым, практически осуществили применение на своих судах почасового графика работы. Результаты внедрения почасового графика не замедлили сказаться: команды пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» успешно справляются с рейсовыми заданиями, досрочно выполняют и значительно перевыполняют свои месячные задания.

Начинание передовиков Восточносибирского пароходства было горячо поддержано на многих судах Иртыша, Оби, Амура и Енисея. К сожалению, опыт речников восточных бассейнов до настоящего времени еще не воспринят ни в центральных, ни в северных, ни в южных бассейнах.

Состоявшийся недавно IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта в своем решении по докладу министра речного флота СССР тов. Шашкова о мероприятиях по дальнейшему развитию руслановско-бурлаковского движения одобрил инициативу речников Восточносибирского пароходства по внедрению почасового графика работы, как основы для широкого развертывания на судах повахтенного планирования. Придавая особое значение повахтенному соревнованию, IV пленум обязал профсоюзные организации конкретно и оперативно руководить этим соревнованием, устранять все помехи, стоящие на пути руслановцев, оказывать действенную помощь командам судов в выполнении своих стахановских планов.

В чем же состоит сущность работы флота по часовому графику? «Почасовой график, — говорит капитан парохода «В. Чкалов» тов. Израилев, — это то же повахтенное планирование, но наиболее совершенное... Часовой график повышает культуру работы всей команды судна, поднимает творческую инициативу, соединяет усилия всего личного состава парохода вокруг решения единой задачи — возить грузы как можно быстрее».

Почасовой график предусматривает уплотнение рабочего времени каждой вахты в отдельности с таким расчетом, чтобы судно в целом могло выполнять и перевыполнять не только рейсовые, но и месячные плановые задания. Составляя такие уплотненные почасовые графики, команды судов берут за основу для успешного их осуществления применение более совершенных методов судовождения. Так, команда парохода «В. Чкалов», работая на участке Макарьево—Иркутск, вместо плановых 30 часов затрачивает на рейс 25 и менее часов. За первые с начала навигации 11 рейсов эта команда сэкономила 71 час ходового времени.

Внедрение на речном транспорте почасового графика — свидетельство технического роста и профессионального мастерства командных кадров флота. Опираясь на активную помощь политорганов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, на тесное сотрудничество с инженерами и техниками, наши кадры судоводителей и механиков показывают, что они способны решать ответственные задачи дальнейшего развития и технического прогресса речного транспорта.

Почасовой график—новое, важное средство в борьбе за повышение культуры работы речного транспорта, за ускорение оборота флота, за досрочное выполнение послевоенного пятилетнего плана. Чтобы добиться прочных успехов в этом деле, необходимо во весь рост ставить перед управлениями пароходств и центральным аппаратом министерства задачу коренного улучшения повахтенного планирования на флоте. Без хорошо налаженного планирования работы вахт не может быть и речи о хороших почасовых графиках. Этого ни в коем случае нельзя упускать при проведении раз'яснительной работы среди плавсостава о роли и значении почасового графика.

Переход судов на работу по часовому графику пред'являет повышенные требования к движенцам (диспетчерам), коллективам портов и пристаней. Руслановцы флота не могут мириться с таким положением, когда сэкономленные в результате их упорного труда часы и минуты за время нахождения в пути варварски расхищались бы из-за косности и формально-бюрократического отношения к своим обязанностям отдельных работников берега. Отсюда само собой напрашивается вывод, что уровень организации работы по командованию флотом, по всемерному ускорению погрузо-разгрузочных работ в портах и на пристанях должен строго соответствовать уровню организации труда на передовых судах речного транспорта.

Большую работу в этой области должны проделать политорганы, партийные, профсоюзные и комсомольские организации, а также бассейновые газеты. Пропагандируя целесообразность широкого внедрения почасового графика на флоте, они обязаны вместе с тем остро и предметно критиковать имеющиеся в этом деле недостатки, помогать всем судам в выполнении и перевыполнении ими производственных заданий, каждому руслановскому судну — в выполнении его стахановского плана.

Правильно поступает бассейновая газета «Ударная вахта», когда она подвергает критике за безучастное отношение к внедрению на судах Восточносибирского пароходства почасового графика заместителя начальника пароходства по эксплоатации тов. Луннова, работников службы эксплоатации и начальника отдела труда и зарплаты этого пароходства тов. Ермаченко. Такая позиция отдельных руководящих работников пароходства, где впервые на речном транспорте, и весьма удачно, осуществлено применение почасового графика, заслуживает осуждения.

О крупных недочетах в деле внедрения почасового графика в Верхнеиртышском и Западносибирском пароходствах рассказывается и в публикуемых нами сегодня корреспонденциях из Семипалатинска и Новосибирска. Дело чести руководителей Главвостока тт. Чеботарева и Бородулина — потребовать от линейных руководителей чуткого и внимательного отношения ко всему новому и прогрессивному, рождающемуся в практике работы речного транспорта.

Пора также руководителям и других главных управлений министерства, начальникам пароходств, политотделов, бассейновым комитетам профсоюза центральных, северных и южных бассейнов перейти от политики невмешательства в вопросе внедрения почасового графика работы на флоте к активным действиям. Это в равной мере касается и системы Главводпути, где для организации работы технического флота по часовому графику имеются исключительно большие возможности.

Но было бы совершенно неправильно ограничивать рамки внедрения почасового графика только транспортным и техническим флотом. Переход на работу по часовому графику портов и пристаней — вполне реальное и крайне нужное дело. Почасовой график несомненно способствовал бы резкому повышению производительности механизации, ускорению погрузо-разгрузочных работ, сокращению простоев, а, следовательно, и ускорению оборачиваемости флота.

Навигация 1950 года является навигацией последнего, завершающего года послевоенной сталинской пятилетки. Эта навигация проходит в условиях огромного политического и производственного под'ема. Вместе со всем советским народом на стахановскую вахту мира встали и речники. Поднимая еще выше знамя социалистического соревнования, совершенствуя формы и методы своего труда, они борются за досрочное выполнение навигационного плана перевозок, за дальнейшее укрепление славы и могущества своей социалистической Родины. Активное распространение новых методов судовождения и, в частности, почасового графика — одно из важных средств для решения ответственных задач, поставленных партией и правительством перед речным транспортом.

ХЛЕБ ИДЕТ

Один за другим прибывают в пункты перевалки эшелоны с зерном нового урожая. Из Сталинграда, Красноармейска, Камышина хлеб идет по речному конвейеру. Десятки судовых коллективов, включившись в хлебные перевозки, встают на стахановскую вахту.

— Хлеб — наша сила, наше оружие в борьбе за мир, — заявили члены команды теплохода «Татария».

Коллектив этого судна встал на стахановскую вахту мира. Рейс с хлебным грузом — 2072 тонны пшеницы нового урожая — из Красноармейска до Печищ (близ Казани) закончен на 23 часа раньше срока.

Все члены экипажа «Татарии» трудятся отлично. Теплоход шел со скоростью 315 км в сутки при коэфициенте загрузки, превышающем единицу.

Команда теплохода обратилась ко всем работникам пунктов Заготзерна, зернохранилищ, элеваторов с призывом обеспечить досрочную и качественную обработку судов и вызвала на соревнование работников мельзавода № 1 в Печищах, куда судно встало под выгрузку 17 июля в 24 часа.

Следуя примеру «Татарии», везут скоростными рейсами хлеб нового урожая теплоходы «Архангельск», «Тамбов», «Грузия», «Аджария», «Большая Волга», «30 лет ВЛКСМ» и другие. Теплоход «Архангельск», например, доставил груз в Горький на 29 часов раньше графика.

Первые рейсы с баржами, груженными зерном нового урожая, совершают буксирные пароходы «Сочи», «Воровский», «Красный Ключ», «Олег Кошевой», «Таджик». «Воровский» идет со скоростью 190 км в сутки вместо плановой 142. Пароход «Красный Ключ» превышает скорость на 24 км в сутки.

Несмотря на стахановский труд команд ряда судов и коллективов берега, Волжское грузовое пароходство в целом значительно отстает в выполнении месячного плана хлебоперевозок. Одной из причин этого является позднее начало перевалки зерна в Сталинграде и Камышине. Недостаточную оперативность проявили и коммерческие работники пароходства. До сих пор не обеспечен ритмичный возврат порожнего тоннажа под хлебные грузы, в результате чего в Красноармейске ежедневно остается по 300 с лишним неразгруженных вагонов. Между тем стахановцы пристани Красноармейск работают прекрасно. Механизаторы бригады тов. Каплунова грузят при норме 1200 тонн — 1800. Коллектив хлебного участка обязался увеличить ежедневную погрузку на 1,5 тысячи тонн. В отдельные дни суточная погрузка превышает 4000 тонн.

Следует отметить, что грузовые теплоходы «Латвия», «Петрозаводск», «Ковров», прибывшие в московский Южный порт с мукой, простояли там по 8—9 суток под выгрузкой.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

Президиуму Верховного Совета Латвийской ССР
Совету Министров Латвийской ССР
Центральному Комитету Коммунистической партии (большевиков) Латвии

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) шлют горячий привет рабочим, колхозникам, интеллигенции и всем трудящимся Латвийской Советской Социалистической Республики в день ее десятилетия.

Десять лет назад трудящиеся Латвии покончили с антинародным фашистским режимом и создали советскую республику. Под руководством коммунистической партии, при братской помощи великого русского народа и других народов СССР трудящиеся Латвии быстро восстановили разрушенное войной народное хозяйство и добились серьезного под'ема промышленности, сельского хозяйства, развития социалистической культуры.

Буржуазная Латвия была аграрным придатком империалистических государств. За годы социалистического строительства Латвия превратилась в республику с процветающей крупной промышленностью. Валовая продукция промышленности почти в два с половиной раза превысила уровень 1940 года, значительно развились машиностроение, энергетика, приборостроение, химическая, легкая, пищевая, бумажная отрасли промышленности. Навсегда покончено с безработицей — бичом трудящихся буржуазной Латвии.

В сельском хозяйстве республики восторжествовал колхозный строй. Крестьянство Советской Латвии, оценив огромные преимущества коллективного труда, об'единилось в колхозы. На основе колхозного строя быстро растет механизация сельского хозяйства, повышается культура земледелия, развивается общественное животноводство, растут богатство колхозов и доходы колхозников. Ушли в прошлое беспощадная эксплоатация и беспросветная нужда батраков и малоземельных крестьян.

Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила расцвет культуры латышского народа. В республике осуществляется всеобщее обязательное семилетнее обучение, работают десятки техникумов, девять высших учебных заведений, широко развилась сеть культурно-просветительных учреждений, создана Академия наук.

В годы Великой Отечественной войны трудящиеся Латвии в рядах Латышского корпуса Советской Армии, в партизанских отрядах боролись вместе с другими народами СССР за разгром врага. В послевоенное время латышский народ успешно трудится во всех областях хозяйства и культуры своей республики.

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) поздравляют трудящихся Латвийской ССР с десятилетием образования республики и выражают твердую уверенность в том, что рабочие, колхозники, интеллигенция Советской Латвии добьются нового под'ема народного хозяйства и культуры республики и впредь будут неустанно крепить дружбу народов и бороться за дальнейшее укрепление могущества нашего Советского государства.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР — ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

Президиуму Верховного Совета Литовской ССР
Совету Министров Литовской ССР
Центральному Комитету Коммунистической партии (большевиков) Литвы

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) горячо приветствуют рабочих, колхозников, интеллигенцию, всех трудящихся Литовской Советской Социалистической республики в день десятилетия Советской Литвы.

Литовский народ свергнул в 1940 году ненавистный фашистский режим, освободился от кабалы иностранных империалистов и вошел в единую семью братских народов Советского Союза. Под руководством партии Ленина — Сталина, с помощью великого русского народа, в содружестве со всеми народами СССР, трудящиеся Литвы построили и укрепили свое социалистическое государство, достигли больших успехов в хозяйственном и культурном развитии республики.

В Советской Литве создана крупная промышленность. Освоено производство металлообрабатывающих станков, электромоторов, сельскохозяйственных машин, речных судов. Валовая продукция промышленности в 1949 году значительно превзошла довоенный уровень.

Коренные преобразования произошли в сельском хозяйстве республики. Мелкое и раздробленное сельское хозяйство превращается в крупное социалистическое хозяйство, оснащенное передовой техникой. Более трех четвертей крестьянских хозяйств об'единились в колхозы, встали на путь колхозной зажиточной жизни.

На основе успехов, достигнутых в восстановлении и развитии народного хозяйства, коллективизации сельского хозяйства, значительно улучшилось материальное благосостояние трудящихся. Развивается культура литовского народа, национальная по форме, социалистическая по содержанию. В республике работают более трех с половиной тысяч школ, свыше сорока техникумов, одиннадцать высших учебных заведений, создана Академия наук Литовской ССР.

В годы Великой Отечественной войны литовский народ вместе со всеми народами Советского Союза боролся в рядах Советской Армии и в партизанских отрядах против немецко-фашистских захватчиков за свободу и независимость нашей Родины. В послевоенные годы трудящиеся Литвы успешно выполняют пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства.

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) поздравляют рабочих, колхозников, интеллигенцию, всех трудящихся Советской Литвы с десятилетием Литовской Советской Социалистической республики и выражают твердую уверенность в том, что литовский народ в братской семье народов Советского Союза будет и впредь неустанно бороться за новые успехи в развитии народного хозяйства и культуры Советской Литвы, за дальнейший расцвет нашей великой социалистической Родины.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР — ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

Президиуму Верховного Совета Эстонской ССР
Совету Министров Эстонской ССР
Центральному Комитету Коммунистической партии (большевиков) Эстонии

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) горячо приветствуют рабочих, колхозников, интеллигенцию, всех трудящихся Советской Эстонии в день десятой годовщины образования Эстонской Советской Социалистической Республики.

В 1940 году эстонский народ ликвидировал антинародный буржуазный режим, освободился от кабалы иностранных империалистов. По воле народа Эстония вошла в Союз Советских Социалистических Республик. Советский строй, ленинско-сталинская национальная политика, братская помощь великого русского народа и других народов Советского Союза обеспечили успешное развитие хозяйства и культуры республики.

К своему десятилетию Советская Эстония достигла значительных успехов в развитии промышленности, которая при буржуазном строе находилась в состоянии упадка. Валовая продукция промышленности республики в 1949 году более чем в два с половиной раза превысила уровень 1940 года. Быстрыми темпами растут машиностроение, энергетика, добыча и переработка сланцев, заново создана газовая промышленность. Заводы и фабрики Эстонии оснащаются передовой техникой.

Преобразилось сельское хозяйство республики. Более трех четвертей крестьянских хозяйств об'единились в колхозы, стали на путь культурной, зажиточной колхозной жизни. Навсегда ликвидирована кулацкая эксплоатация эстонского крестьянина. На основе колхозного строя возрастает механизация сельского хозяйства, растет культура земледелия, повышается урожайность, развивается общественное продуктивное животноводство.

За годы советской власти эстонский народ осуществил большое культурное строительство. В республике успешно развиваются наука, литература и искусство, создана Академия наук Эстонской ССР. Значительно увеличилось число учащихся в школах, работают свыше сорока техникумов, восемь высших учебных заведений, выросла сеть библиотек и клубов.

Трудящиеся Эстонии в период Великой Отечественной войны боролись в рядах Эстонского гвардейского корпуса Советской Армии и партизанских отрядах за свободу и независимость социалистической Родины. После окончания войны эстонский народ под руководством большевистской партии неустанно борется за под'ем народного хозяйства и культуры республики.

Совет Министров Союза ССР и Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) поздравляют трудящихся Эстонской Советской Социалистической Республики с десятилетием ее образования и выражают твердую уверенность в том, что рабочие, колхозники, интеллигенция республики будут и впредь крепить сталинскую дружбу народов и отдадут все свои силы на борьбу за новый расцвет Советской Эстонии, во славу нашей великой Родины.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР — ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

Самоотверженным трудом крепить дело мира

Слово путейцев Волги

С большим единодушием проходят собрания коллективов путейцев Волги, посвященные сбору подписей под Стокгольмским Воззванием. Всюду — на земмашинах, вспомогательных судах, на постах бакенщиков и судоремонтных предприятиях путейцы единодушно выражают свою непреклонную волю к борьбе за мир.

На собрании команды земмашины «Волжская-2» масленщик тов. Анисимов призвал молодежь судна трудиться еще более самоотверженно, шире развертывать соревнование за лучшее выполнение производственных заданий.

— Чем лучше, — сказал он, — мы будем бороться за создание на великой русской реке образцового пути для судов, тем больше волгари перевезут грузов для народного хозяйства.

Проникновенную речь произнес на собрании команды буксировщика «Гряда» рулевой тов. Самышин. Он заявил:

— Мы хотим мира и будем его отстаивать. На нашу страну с надеждой смотрит все прогрессивное человечество, потому что мы показываем пример всему миру в борьбе за мир, за счастье народов. Да здравствует великий знаменосец мира, наш вождь и учитель товарищ Сталин!

На постах бакенщиков обстановочного участка Подновье—Котово руководящие работники бассейнового управления пути провели беседы и читки газет о событиях в Корее. На состоявшихся здесь собраниях обстановочники также единодушно одобрили Заявление Верховного Совета СССР и все подписались под Стокгольмским Воззванием.

г. ГОРЬКИЙ (наш корр.).

Патриотический долг всех речников

Как только на нашем теплоходе «Семнадцатый год» стало известно о начавшемся по всей стране сборе подписей под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира, все свободные от вахты члены команды собрались на верхней палубе, чтобы выразить свое единодушие и непреклонную волю к борьбе за мир, против поджигателей войны. Выступая на собрании, они с негодованием говорили об американских империалистах, которые перешли к прямым актам агрессии в Корее. Однако происки атомщиков не запугают борцов за мир. Присоединяя свой голос к голосу всего советского народа, коллектив судна клеймит поджигателей войны.

Сразу же после собрания все члены команды дружно поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием.

Я также горд тем, что под этим священным документом стоит и моя подпись, подпись старого волгаря.

Я подписался с радостью и глубоким сознанием правоты и благородства нашего дела. Всего пять лет прошло с тех пор, как закончилась война. Дорогой ценой был завоеван мир. Многие из нас потеряли родных и близких. В боях за любимую Родину погиб мой единственный сын. Мы не хотим войны.

В то время как весь наш народ занят созидательным трудом, борется за мир, там, за океаном, обезумевшие от злобы и жадности империалисты пытаются снова ввергнуть человечество в войну. Мы, советские люди, говорим зарвавшимся поджигателям войны: не бывать этому! Мир победит войну, потому что во главе борцов за мир стоит великий Сталин.

Долг всех советских речников — самоотверженно трудиться, бороться за досрочное выполнение навигационного плана перевозок. Коллектив нашего судна выполнил июньское задание на 107 процентов и сэкономил 17 тонн топлива и сейчас горит желанием работать еще лучше. Своим трудом мы еще больше будем укреплять могущество нашей славной Родины.

Л. МИТЯКОВ,
капитан теплохода «Семнадцатый год».

Подписи мира

Речники 6-го технического участка и пристани Муром Московско-Окского бассейна, как и весь советский народ, присоединили свой негодующий голос протеста против англо-американской вооруженной интервенции в Корее и единодушно подписались под Стокгольмским Воззванием.

На многолюдных собраниях муромские речники заклеймили позором американских поджигателей войны.

В единодушно принятой резолюции речники Мурома обязались перевыполнить план навигации 1950 года и стали на стахановские вахты мира.

К. САЛЫГИН.

МУРОМ.

У портовиков Камбарки

С большим под'емом несут стахановскую вахту мира портовики Камбарки.

На многолюдном собрании работни[ков] порта выступил механизатор тов. Ба[реев].

— От имени механизаторов ком[сомоль]ско-молодежного четвертого прича[ла], — сказал он, — я призываю весь ко[ллектив] нашего порта стать на стахановску[ю вахту] мира. Мы обязуемся выполнять н[ормы не] ниже чем на 200 процентов. Бу[дем еще] больше крепить мощь нашей Ро[дины —] оплота мира во всем мире!

Бригадир грузчиков тов. Гайсин

— Я обязуюсь перевыполнить в[се нормы не] ниже чем на 10 процентов и приз[ываю к] этому все бригады грузчиков по[рта].

Эти предложения были поддержа[ны] коллективом порта. Первые дни [по]казали, что стахановцы держат с[лово] с честью.

Комсомольско-молодежная бриг[ада] Фаррахова, в которой работает и [механи]затор тов. Бареев, на погрузке б[...] 222 процента нормы. Механиза[тор] Сайгин выполнил норму на 220 п[роцентов]. Механизаторы тт. Пугачев Р., П[...] Гайфутдинов Р. выполнили норм[у на ...] проц. 170 процентов нормы да[л] тов. Панкрушин, электрообмот[чик] Глухов, электросварщик тов. Ст[...]

Бригада грузчиков тов. Харас[ова, кото]рая завоевала переходящее знамя [в] мае и в июне, в первые дни и[юля систе]матически выполняет нормы на [...] процентов нормы. Бригада тов. Г[...], которая соревнуется с Харасовым, [выполни]ла 212 процентов нормы.

Е. БЕР[...]

Военно-Морской Флот Советского Союза

23 июля весь советский народ будет праздновать День Военно-Морского Флота СССР. Наш Военно-Морской Флот, вместе с Советской Армией, непоколебимо стоит на страже октябрьских завоеваний, охраняет свободу и независимость трудящихся страны социализма, является грозой для всякого рода агрессоров и претендентов на мировое господство.

Народы Советского Союза горячо любят свою армию, свой флот и свою авиацию, которые являются детищем нашего народа, и по праву гордятся их всемирно-историческими победами.

В этом году празднование Дня Военно-Морского Флота происходит в условиях все возрастающей политической и трудовой активности трудящихся масс нашей страны, строящих под руководством партии Ленина — Сталина коммунистическое общество. Советское государство добилось новых успехов в развитии промышленности и сельского хозяйства, культуры и искусства, в повышении жизненного уровня широких масс советского народа, показав всему миру огромные преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической.

Валовая продукция всей промышленности СССР в 1949 году превысила производство довоенного, 1940 года на 41 процент. Продукция социалистического сельского хозяйства также превысила в 1949 году уровень 1940 года. Успешно претворяются в жизнь великий сталинский план преобразования природы и трехлетний план развития животноводства.

В то же время капиталистический мир все более охватывает экономический кризис. Падает производство, повышаются цены на товары широкого потребления, растут нищета и безработица. Количество полностью и частично безработных в капиталистических странах уже превысило 45 миллионов человек. Катастрофически снижается жизненный уровень трудящихся. Империалисты видят выход из кризиса в подготовке и развязывании новой мировой войны. Американские агрессоры уже начали открытую кровавую интервенцию в Корее.

Лагерю поджигателей новой мировой войны противостоит крепнущий и растущий лагерь сторонников мира во всем мире, возглавляемый Советским Союзом.

Во всем мире нарастает народное движение против подготовки новой войны. Свыше двухсот миллионов людей подписалось уже под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомной бомбы и об об'явлении военным преступником того правительства, которое первым применит это оружие. Советские люди единодушно подписываются под этим Воззванием, выражая тем самым несокрушимую волю к миру, к построению коммунизма.

На страже мира и безопасности народов СССР стоят славные Вооруженные Силы страны социализма — Советская Армия и Военно-Морской Флот.

* * *

С первых дней существования нашего Советского государства большевистская партия и ее вожди Ленин и Сталин поставили задачу создания и укрепления надежных и могущественных вооруженных сил для защиты интересов освобожденного от капиталистического рабства трудового народа.

Глубоко вникая в состояние сил флота, Ленин и Сталин принимали решения о его боевом использовании в ходе гражданской войны, о формировании новых соединений флота, озерных и речных флотилий.

На многочисленных фронтах гражданской войны силы флота тесно взаимодействовали с Красной Армией. В защите Царицына, в обороне Петрограда, в операциях на юге против Деникина, в разгроме белополяков и Врангеля активно участвовали военно-морские силы.

После победоносного окончания гражданской войны, в ходе которой были разгромлены интервенты и белогвардейцы, большевистская партия, осуществляя ленинско-сталинскую политику восстановления и реконструкции народного хозяйства, уделяла огромное внимание укреплению и развитию Вооруженных Сил Советского государства, неуклонному укреплению обороны нашей Родины.

В интересах прочной обороны страны советский народ под руководством большевистской партии и советского правительства с огромной любовью возрождал свой Военно-Морской Флот, укреплял морские рубежи Социалистического государства. В марте 1921 года X с'езд партии по инициативе товарища Сталина принял историческое решение о возрождении флота. Этим решением было положено начало огромной всенародной работе по восстановлению и усилению растущей боевой мощи советского флота.

По инициативе Ленина и Сталина V съезд комсомола в октябре 1922 года принял шефство над Военно-Морским Флотом. Тысячи комсомольцев, пришедших на боевые корабли и в военно-морские учебные заведения, составили основное ядро Военно-Морских Сил Советской страны.

Партия Ленина — Сталина обеспечила быстрое восстановление Военно-Морского Флота нашей Родины.

Выступая в 1927 году на IV Всесоюзном С'езде Советов с докладом об обороне СССР, тов. К. Е. Ворошилов говорил: «После упорной и длительной работы мы можем заявить, что наш Морской флот в настоящее время наряду с сухопутной армией представляет собой мощную организованную силу и сумеет выполнить весьма большие и сложные задачи, если этого потребует Рабоче-Крестьянское правительство...».

К 1928 году наш Военно-Морской Флот закончил свое восстановление и вступил в период технической реконструкции.

Особенно быстрое развитие нашего флота происходило в годы сталинских пятилеток. За первые две сталинские пятилетки флот получил сотни новых боевых кораблей. Наряду с ростом корабельного состава развивались береговая оборона, авиация и другие боевые и технические средства флота. Все это создавалось на советских заводах, руками советских рабочих и инженеров.

Вместе с ростом и усовершенствованием Балтийского и Черноморского флотов в 1932 году по инициативе И. В. Сталина создается Тихоокеанский флот, выросший вскоре в силу, способную обеспечить неприкосновенность наших морских рубежей на Дальнем Востоке. В 1933 году по указанию товарища Сталина был создан Северный флот.

Создание мощной социалистической индустрии сделало возможным развертывание строительства большого морского и океанского флота. Выступая на первой сессии Верховного Совета СССР в 1938 году, товарищ В. М. Молотов говорил: «...У могучей советской державы должен быть соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела, морской и океанский флот».

Инициатором и вдохновителем строительства большого флота в нашей стране является великий вождь народов Иосиф Виссарионович Сталин.

В результате постоянной заботы партии Ленина — Сталина, советского правительства и всего нашего народа наш флот вырос в могучую силу, стал способным с честью выполнять свою ответственную роль верного помощника героической Советской Армии.

* * *

Великая Отечественная война явилась тяжелым испытанием для народа нашей страны и его Вооруженных Сил. Она потребовала от Советской страны величайшего напряжения всех сил и средств для того, чтобы добиться победы над фашистской Германией, имевшей в своем распоряжении ресурсы всей порабощенной ею Европы.

Согласно стратегическому плану, разработанному товарищем Сталиным, главная задача Военно-Морского Флота состояла в том, чтобы всеми своими силами и средствами содействовать Советской Армии в ее борьбе с коварным и сильным врагом, надежно прикрыть фланги сухопутных фронтов, упиравшихся в море, обеспечить бесперебойное действие наших водных коммуникаций и всеми мерами помогать сухопутным войскам в деле полного разгрома врага. Эту задачу советские моряки выполнили с честью.

Осуществляя сталинскую стратегию активной обороны, Советская Армия и Военно-Морской Флот сорвали гитлеровские планы «молниеносной» войны и развеяли в прах легенду о «непобедимости» немецко-фашистских войск.

Советский народ, сплотившись в единый боевой лагерь, под руководством партии большевиков перестроил все народное хозяйство нашей страны на военный лад и обеспечил Вооруженные Силы СССР всем необходимым для победы над гитлеровской армией на суше, на море и в воздухе.

Воспитанные партией Ленина—Сталина на лучших боевых и революционных традициях, вооруженные сталинской военной наукой, советские моряки в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов явили образцы беззаветного служения Родине, образцы стойкости, храбрости и воинского мастерства.

С первых дней войны главная задача нашего флота состояла в том, чтобы не допустить ударов с моря по приморским флангам войск Советской Армии. И заслуга моряков была в том, что врагу не удалось ни разу атаковать с моря фланги наших сухопутных фронтов. Тылы и фланги Советской Армии были недосягаемы для вражеских морских сил, а наше побережье оказалось недоступным для морских десантов противника.

Военно-Морской Флот, обороняя вместе с сухопутными войсками советские военно-морские базы, сковывал крупные вражеские группировки, лишая немцев возможности использовать их для развития наступления на основных сухопутных направлениях.

Под Одессой было на 70 дней задержано до 20 вражеских дивизий. Враг понес большие потери, в результате которых были сорваны запланированные им сроки развития наступления на юг.

Героическая оборона Севастополя длилась 250 дней, во время которой немцы потеряли 300 тысяч человек убитыми и ранеными. Самоотверженная борьба героических защитников Севастополя, как отмечает товарищ Сталин, послужила примером героизма для всей нашей армии, для всего советского народа.

Упорно защищали свои базы балтийцы. Несмотря на то, что немцы уже к концу августа 1941 года находились на непосредственных подступах к Ленинграду, балтийские моряки сражались за Таллин до 2 сентября, за остров Эзель — до 4 октября, за Бьерке — до 7 ноября, за Ханко — до декабря. 165 дней держался гарнизон Ханко. На правом фланге фронта Отечественной войны моряки-североморцы не отступили ни на шаг от государственной границы СССР. Подступы к Мурманску были закрыты для немцев.

Советский Военно-Морской Флот, наряду с прикрытием стратегических флангов армии и стойкой обороной своих баз, так же бдительно охранял важнейшие для нас морские коммуникации и действовал на коммуникациях противника, атакуя и уничтожая вражеские транспортные и боевые суда. За время Великой Отечественной войны наши надводные и подводные корабли, морская авиация потопили тысячи вражеских транспортов и боевых кораблей.

Моряки обеспечивали не только морские и океанские коммуникации, но также речные и озерные переправы. Особенно успешно выполнили эти задачи моряки Волжской и Ладожской флотилий.

В период стратегического наступления войск, развернувшегося в 1943 — 1944 годах, наш флот, выполняя указания Верховного Главнокомандующего товарища Сталина, во взаимодействии с сухопутными войсками и военно-воздушными силами провел ряд крупных наступательных операций.

В 1944 году Советская Армия, выполняя гениальный сталинский план по разгрому врага, нанесла десять мощных ударов по немецко-фашистским войскам. В восьми из них приняли активное участие флот, речные и озерные флотилии военно-морских сил.

Моряки Балтийского флота активно участвовали в разгроме немцев под Ленинградом, в прорыве вражеской обороны на Карельском перешейке и в освобождении Прибалтики. Черноморцы содействовали нашим войскам в боях за освобождение от врага побережий Черного и Азовского морей, в изгнании гитлеровцев из Румынии и Болгарии. На Крайнем Севере флот участвовал в боях за Печенгскую область и освобождение от немцев Норвегии.

Днепровская военная флотилия участвовала в нанесении гитлеровцам пятого сталинского удара. Днепровцы донесли флаг советского флота до Берлина.

В завершающих сражениях минувшей войны, приведших к разгрому и капитуляции империалистической Японии, активно участвовали наши Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия. Они содействовали стремительному наступлению советских войск на Дальнем Востоке, показав при этом отличную выучку, успешное освоение опыта войны и беспредельную любовь к советской Родине.

Организующей силой боевых успехов советского флота, как и всех наших Вооруженных Сил, была партия Ленина — Сталина. Организаторская и идейно-политическая деятельность политорганов и партийных организаций поднимала советских моряков на массовый героизм и вызывала непрерывный рост их воинского мастерства. Коммунисты и комсомольцы флота личным примером вдохновляли массы матросов и офицеров на подвиги. У стен Севастополя бросился со связкой гранат под неприятельский танк, когда не было другого средства остановить его, коммунист политрук Фильченков. Прославленные летчики дважды Герой Советского Союза Сафонов, Герой Советского Союза Бринько, самоотверженно вступавшие в бой с численно превосходящим противником, были коммунистами. Из воинов-добровольцев десантного отряда Героя Советского Союза майора Куникова большинство были коммунисты и комсомольцы.

Оценивая роль Военно-Морского Флота СССР и боевые подвиги моряков, товарищ Сталин указывал: «В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии Военно-Морской флот нашего государства был верным помощником Красной Армии».

Партия и советское правительство отметили заслуги моряков перед Родиной высокими наградами. 513 военных моряков удостоены звания Героя Советского Союза, семи морским офицерам это высокое звание присвоено дважды. Сотням тысяч моряков вручены ордена и медали Советского Союза, многие корабли и части флота стали орденоносными.

В результате исторической победы Советского Союза в Великой Отечественной войне против германского фашизма и японского империализма Вооруженные Силы нашей могучей Родины обеспечили свободу и независимость советского народа, освободили от фашистского рабства народы Европы. Морские границы нашего государства упрочились и стали самыми справедливыми.

* * *

После окончания Великой Отечественной войны встала задача дальнейшего укрепления боевой мощи флота. «Советский народ хочет видеть свой флот еще более сильным и могучим, — указывал товарищ Сталин в приказе ко Дню Военно-Морского Флота СССР 22 июля 1945 года. — Наш народ создаст для флота новые боевые корабли и новые базы».

В ответ на призыв своего любимого вождя советский народ дает морякам первоклассное боевое оружие и технику, снаряжение и обмундирование, посылает в ряды флота лучших своих сынов. Большую роль в предварительной подготовке высококвалифицированных кадров моряков играет созданное Добровольное общество содействия Военно-Морскому Флоту (Досфлот), которое призвано всемерно содействовать укреплению морской мощи Советского государства.

Большевистская партия и советский народ не жалеют сил и средств для развития и укрепления боевой мощи нашего Военно-Морского Флота, проявляют неустанную заботу о военных моряках.

Решение советского правительства об образовании Военно-Морского Министерства СССР является новым проявлением заботы большевистской партии и лично товарища Сталина о дальнейшем укреплении морского могущества нашей Родины.

После победоносного окончания Великой Отечественной войны личный состав Военно-Морского Флота неустанно работает над решением задачи, поставленной великим Сталиным. Матросы, старшины и офицеры добились крупных успехов в боевой и политической подготовке, в освоении и внедрении опыта минувшей войны, в овладении новейшей боевой техникой, в повышении своей идейной вооруженности и большевистской бдительности.

Сейчас международная обстановка требует от каждого советского гражданина величайшей бдительности, так как англо-американские агрессоры, подготавливая войну против Советского Союза и стран народной демократии, усиленно осуществляют военно-морскую экспансию. Они создают и укрепляют военно-морские базы в районах, примыкающих к морским рубежам СССР, лихорадочно развивают свои военно-морские флоты и военно-морские силы своих сателлитов, в первую очередь стран, граничащих с Советским Союзом и странами народной демократии. Они возрождают вооруженные силы Японии и западных зон Германии.

События последних недель показывают, что американские правящие круги перешли от подготовки агрессии к прямым актам агрессии. Они развязали давно задуманную ими вооруженную интервенцию в Корее, предприняли новые агрессивные акты против народов Китая, Вьетнама и других стран Азии.

В этой обстановке каждому советскому патриоту понятно, что наша любимая Родина должна всемерно укреплять свою обороноспособность, уделять все больше и больше внимания усилению и развитию советского Военно-Морского Флота — составной части Вооруженных Сил страны социализма.

Советский Военно-Морской Флот всегда был, есть и будет надежным стражем морских границ нашей любимой социалистической Отчизны, и, если потребуется, военные моряки с честью и достоинством выполнят любую задачу, поставленную перед флотом партией Ленина — Сталина и советским правительством.

Капитан 2 ранга А. ШАТАЛОВ.

21 июля. Дневник навигации

На всенародную стахановскую вахту мира встали тысячи речников. Они берутся раньше срока доставлять грузы народному хозяйству, быстрее заданных сроков обрабатывать суда. Свои стахановские рейсы посвящают делу мира команды буксирных пароходов столичного Московско-Окского пароходства «Пропагандист» и «Тобольск», завершившие в июле свои пятилетние задания. Механизаторы пристани Макарьево Восточносибирского пароходства, став на стахановскую вахту мира, грузят уголь в суда с производительностью 800 тонн в час — без малого в три с половиной раза больше нормы. И таких примеров — десятки.

Однако руководители многих пароходств слабо используют возросшую трудовую активность речников, плохо помогают им в борьбе за выполнение взятых почетных обязательств. Образовавшееся в июне отставание в перевозках грузов продолжается и в июле.

На 20 июля министерство отставало в выполнении месячного плана перевозок по тоннам более чем на двое суток и тонно-километрам — на трое суток. По обоим показателям опережали график лишь Камское, Вятское, Северное, Донское, Иссык-Кульское и Нижнеиртышское пароходства; только по тонно-километрам — Сухонское, Печорское, Верхнеиртышское и Ленское и только по тоннам — Западносибирское пароходство.

В перечне грузов, перевозимых речным флотом, все большее место отводится сухогрузам. Между тем именно в транспортировке этих грузов больше всего неувязок и помех. В целом по министерству в графике идут лишь перевозки угля. Особенно значительно отставание по перевозкам хлеба.

Для успешного осуществления сухогрузных перевозок требуется четкая, слаженная работа движенцев и портовиков, равно как и всех звеньев аппарата пароходств и министерства. Но этого все еще нет.

В Днепровском пароходстве, например, в нынешнем году путевые условия тяжелые, поэтому оборот грузового флота замедлен; однако портовики вместо того, чтобы всемерно ускорять грузовые операции и тем самым восполнять время, потерянное судами в пути, задерживают их у причалов. Так, в первой декаде июля почти пятая часть тоннажа ожидала разгрузки в портах бассейна.

В Днепропетровске в порту имени Ленина портовики жалуются на слабое поступление к ним угля. Действительно, угля железнодорожники недодают. Но и с перевалкой его портовики тоже не справляются: в Днепропетровске все время лежит 8—10 тыс. тонн неотправленного угля. В Киевском порту надолго вышел из строя мощный портальный кран, что говорит о недостаточном техническом надзоре за механизмами и слабой профилактике.

Главцентрофлот не справляется с перевозками ни по одному основному грузу. На показателях работы флота резко сказывается неудовлетворительная работа портов и пристаней. В Молотове с 22 июня освобождают от муки баржу № 1042, с 30 июня держат баржу № 1001, груженную цементом, с 7 июля — баржу № 1109, груженную алебастром. В Южном порту Москвы с 19 и с 22 июня не могут разгрузить пиломатериалы из барж №№ 286, 454 и 54. Из-за того, что в Куйбышеве и Сталинграде очень медленно выгружают рудстойку и пиломатериалы, главк вынужден искусственно сдерживать перевозки леса в судах, так как для него нехватает тоннажа. В результате неудовлетворительного использования флота не выдерживается заданная производительность тяги и тоннажа. Так, за первую декаду июля производительность тяги оказалась ниже запланированной на 2 проц., а тоннажа — ниже на 14 проц. Производительность грузовых теплоходов составила лишь 57 проц. плановой.

Попрежнему мало обращают внимания на работу портов и пристаней в пароходствах Главсеверофлота. В Ленинграде лишь 70,5 проц. флота портовики обрабатывают в срок и досрочно, а в Череповце, где постоянно баржи простаивают в ожидании разгрузки,—меньше 60 проц. судов. Но это недопустимое положение не вызывает ни малейшего волнения в аппарате главка. В отделе портов, возглавляемом тов. Карновым, царит дремотная тишина. Здесь вполне довольствуются валовыми показателями, а в качественные не вникают.

Чтобы министерство могло наверстать отставание в перевозках, необходима мобилизация всех речников, всех внутренних резервов пароходств. Большая ответственность ложится на Центральный отдел перевозок (начальник тов. Тчанников). Он должен помочь пароходствам наладить взаимоотношения с клиентурой, в частности с заготовительными органами, которые тормозят в ряде мест своевременное отправление и прием сухогрузов.

Дело чести речников — в кратчайший срок ликвидировать отставание и добиться ритмичной, организованной работы всех звеньев речного транспорта.

В дружной семье советских народов

Я. П. ОСТРОВ,
зам. председателя Совета Министров Латвийской ССР,
депутат Верховного Совета СССР

Сегодня — знаменательный день в жизни советских Прибалтийских республик. 10 лет назад — 21 июля 1940 года была провозглашена советская власть в Латвии, Литве и Эстонии. Для рабочих, крестьян, трудовой интеллигенции наших республик этот исторический день является большим праздником.

За 10 лет, прошедших с момента установления советской власти в Латвии, Литве и Эстонии, трудящиеся Прибалтийских республик при огромной помощи большевистской партии, союзного правительства и лично товарища Сталина добились замечательных успехов в промышленном и культурном строительстве, в развитии всех областей народного хозяйства.

Это наглядно видно на примере нашей, Латвийской ССР.

Что представляла собой Латвия в недалеком прошлом? Во времена царизма это была бесправная в политическом отношении окраина России. Позже, в годы господства националистической буржуазии, латышскому народу жилось не лучше. Хозяйство Латвии было на низком уровне, школ, больниц и других культурно-бытовых учреждений было мало.

Сравнение с буржуазной Латвией будет особенно показательным, если взглянуть на замечательный путь, пройденный нашей республикой за 10 лет.

В дружной семье советских народов латышский народ достиг небывалого расцвета. Путь, пройденный нами за это десятилетие, в других условиях можно было осуществить лишь за многие годы. При этом следует учесть, что не все это десятилетие было периодом мирного развития. Почти половина этого времени падает на войну.

И если нам все же удалось добиться неплохих результатов, если Латвия является полноправным членом в братской семье советских республик, то это является убедительным доказательством большой жизненной силы ленинско-сталинской национальной политики.

После войны в Латвии восстановлено 1.500 промышленных предприятий. Выпуск продукции в республике за это время возрос почти в 5 раз. Наши заводы и фабрики выпускают различные машины, электропоезда, электрооборудование, велосипеды, радиоприемники, автоматические телефонные станции и многое другое. В крупнейший промышленный центр превратилась столица Латвии — Рига. Рижский порт — один из крупнейших в стране. Погрузка и разгрузка морских судов в основном механизированы. Полностью восстановлено в республике речное судоходство.

Больших успехов добились трудящиеся Латвии в колхозном строительстве. 1949 год был решающим в переходе крестьянских масс на социалистические рельсы развития. Сейчас свыше 95 процентов бедняцко-середняцких хозяйств об'единены в колхозы. В колхозах имеется 15 тысяч животноводческих и птицеводческих ферм.

В одном из районов республики находится колхоз имени 8 Марта. Здесь имеется собственная электростанция. Подача кормов на фермы и другие работы механизированы. В каждой семье получают газеты, каждый пятый колхозник имеет радиоприемник, остальные пользуются радиорепродукторами. В этом году за счет колхозных фондов будут построены свинарник, птичник, теплицы. В республике таких артелей немало. В Латвии есть несколько колхозов-миллионеров.

В нашей республике произошла настоящая культурная революция. В общеобразовательных школах, техникумах, училищах трудовых резервов обучается свыше 300 тыс. человек — на 30 процентов больше, чем в буржуазной Латвии. В республике имеются 9 вузов, в которых занимается около 10 тысяч студентов, Академия наук Латвийской ССР с 16 научными институтами, 611 народных домов и клубов, 1.280 библиотек, 11 театров.

В Латвии создана собственная художественная литература. Имена наших писателей А. Упитса, Я. Судрабкална, В. Лациса и других хорошо известны всей стране. За последние пять лет в республике издано свыше 4 тысяч книг общим тиражом более 46 миллионов экземпляров — столько же, сколько было выпущено при буржуазном режиме за 15 лет. На латышском языке издано 14 томов Сочинений В. И. Ленина и 12 томов Сочинений И. В. Сталина. Культура проникает в самые отдаленные уголки.

Есть у нас такое местечко — Берзгале. Во времена буржуазной Латвии только один житель местечка, да и тот сын кулака, учился в вузе. Многие жители были неграмотными... В местечке был «народный дом», но и его превратили в казарму. За годы советской власти 17 жителей Берзгале получили высшее и среднее образование, 42 юноши и девушки учатся сейчас в Латвийском университете и других вузах республики. Раньше газеты здесь выписывали только ксендз, волостной старшина и писарь. В настоящее время в Берзгале приходят 200 газет и журналов, в местной библиотеке имеется более 1.000 книг. Этот пример чрезвычайно типичен для нашей республики.

В городах и селах Латвии ведется большое жилищное и культурно-бытовое строительство. С каждым годом, с каждым месяцем все краше становится Рига. За последнее время здесь построены благоустроенные жилые дома, новые культурные учреждения. В Елгаве, сильно пострадавшей от гитлеровцев, на месте развалин выросли многоэтажные здания, построены школы, педагогическое училище, гостиница, поселок строителей. Жители города разбили несколько скверов и парк имени Райниса.

В колхозах республики в этом году сооружается 515 жилых домов, свыше 5 тысяч животноводческих помещений, зерносушилок и т. д.

На курортах Латвии ежегодно отдыхают десятки тысяч трудящихся со всех концов СССР — из Москвы и Ленинграда, Украины и Белоруссии. В республике работают 100 санаториев и домов отдыха. На Рижском взморье, где открыто много пионерских лагерей, нынешним летом отдохнут 14 тысяч детей.

Таких успехов мы смогли добиться лишь благодаря братской, бескорыстной помощи народов нашей страны и прежде всего великого русского народа. Из Москвы, Ленинграда и многих других городов промышленность Латвии получила большое количество различного оборудования, строительных материалов, автомобилей, сельскохозяйственных машин, более 20 тысяч станков, оборудование для текстильных фабрик на десятки тысяч веретен и многое другое. Только благодаря этому мы смогли в короткий срок восстановить народное хозяйство, разрушенное войной.

Весь латышский народ новыми трудовыми успехами отмечает славный праздник десятилетия советской власти в Латвии. Коллективы многих предприятий завершили к 21 июля восьмимесячную и даже девятимесячную программу. Заводы «Саркандаугава», «ВЭФ», автоэлектрооборудования, турбомеханический, велосипедный, фабрика «Лента» и многие другие предприятия выпустили к юбилею на десятки тысяч рублей сверхплановой продукции, новые виды изделий — велосипеды, обувь, новые сорта ткани, папирос и т. д. Богатый урожай выращивают колхозники Латвии.

Под солнцем Сталинской Конституции, приносящей огромную благодарность партии, правительству, великому Сталину, трудящиеся Латвии добиваются новых успехов на пути к коммунизму.

Третий рейс плотовода „С. Киров“

Коллектив парохода «С. Киров» 16 июля вышел в третий рейс с большегрузным плотом, забуксировав в Тетюшах два спаренных плота об'емом в 45.660 кбм. Команда плотовода встала на стахановскую вахту мира и обязалась доставить лес новостройкам Сталинграда досрочно.

Рейс проходит успешно, с опережением графика. В связи с необыкновенной шириной плота (194 метра) для пропуска его через Ульяновский мост пришлось расчаливаться. Благодаря умелой организации дела и самоотверженному труду команды на расчалке сэкономлено 16 часов.

Плотовод идет, перекрывая заданную техническую скорость.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

ОБЗОР ПЕЧАТИ

На стахановской вахте мира

Советский народ, как и все передовое прогрессивное человечество, клеймит позором американских поджигателей новой войны, зверски убивающих мирных жителей свободолюбивой Кореи. Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, рабочие, колхозники, работники интеллигентного труда уверенно смотрят в будущее и убежденно произносят:

— Мир победит войну.

Советские люди различных профессий и специальностей становятся на стахановскую вахту мира. Движимые единым стремлением еще более укрепить могущество своей Родины, они с удвоенной энергией и небывалым энтузиазмом трудятся во имя прекрасного будущего социалистического отечества, во имя мира во всем мире.

Бассейновые газеты сообщают об огромном трудовом и политическом под'еме советских речников, отвечающих благородными делами на происки агрессоров. Газета **«Сталинец»** печатает корреспонденции о самоотверженном труде волжских речников. Механик парохода «Академик Губкин», лауреат Сталинской премии тов. Чеботарев, выражая мысли коллектива судна, пишет:

«Отвечая на происки поджигателей войны, экипаж парохода «Академик Губкин» решил встать на стахановскую вахту мира. Машинная команда взяла обязательство перевыполнить задание по технической скорости на 10 проц., проработать за навигацию на сэкономленном топливе и смазке 30 дней.

Стахановским трудом будем крепить мощь нашей Родины—оплот мира во всем мире. Могущество Советского Союза— самая верная гарантия мира».

Подписав Стокгольмское Воззвание, экипаж флагмана волжского буксирного флота — парохода «Руслан» отправился в стахановский рейс мира. Руслановцы доставили груз к месту назначения на трое суток раньше срока. За время рейса команда сэкономила 2,5 тонны топлива.

Токарь Балаковского судоремонтного завода тов. Артамонов, выступая на многолюдном собрании рабочих и инженерно-технических работников, заявил:

— Во имя мира и укрепления могущества нашей Родины беру на себя обязательство выполнять нормы до 160 процентов.

Тов. Артамонов и другие рабочие Балаковского завода твердо держат свое слово. Газета сообщает:

«Бригада судокорпусного цеха тов. Егорова, обязавшись выполнять дневное задание на 130 процентов, фактически выполняет его на 140—160 процентов. Токарь тов. Артамонов довел норму выработки до 190 процентов».

Газета **«За советскую нефть»** рассказывает о производственных достижениях знатного токаря завода имени Сталина тов. Ложкина. Он далеко опережает время и работает уже в счет 1954 года. Тов. Ложкин призвал своих товарищей стахановским трудом крепить фронт мира и сам довел выполнение сменного задания до 163 проц. Токарь завода имени Ленина Владимир Каяшов, неся стахановскую вахту мира, на обработке деталей для судов дает более двух с половиной норм.

Капитан парохода «Память Вахитова» Ф. Маврин и первый штурман А. Голубев пишут в газете **«Камский большевик»**:

«План перевозок в июне был нами выполнен на 107 проц. За месяц команда своими силами переработала 520 тонн груза. Обязуемся работать еще лучше, перевезти больше грузов, чтобы наша страна была еще более богатой, еще более могущественной».

На стахановскую вахту мира становится все больше и больше речников Сибири. Газета **«За Советский Иртыш»** знакомит своих читателей с новыми производственными победами тружеников бассейна. Председатель судового комитета парохода «Тургенев» тов. Камбалин и комсорг тов. Екимов рассказывают о работе экипажа, о взятых обязательствах по скоростному вождению караванов. Свои слова команда подтверждает славными делами. Пароход «Тургенев» доставил караван на 24 часа раньше срока, чем была достигнута экономия около 10.000 рублей.

Бессмертную страницу вписали в золотую летопись истории Великой Отечественной войны жители героического Ленинграда. Они мужественно перенесли суровые годы блокады, испытали ужасы вражеских бомбардировок. И ныне, когда американские империалисты пугают мир атомной бомбой, ленинградцы твердо заявляют:

— Народы мира не позволят вам новую бойню. Еще слишком свежи в памяти народа ужасы прошлой войны.

Речники Северо-Западного бассейна стахановским трудом крепят дело мира. Газета **«Северо-Западный водник»** отводит большое место письмам и корреспонденциям, освещающим самоотверженный труд ленинградцев. Команда парохода «XVII МЮД» 5 июля доставила из Петрокрепости в Ленинград гонку весом на 1044 тонны больше плана, а 7 июля пароход провел по Неве караван из 14 судов. Вес воза на 1800 тонн превысил норму.

С большим под'емом работает в Ленинградском порту бригада тов. Кононова.

«6 июля, выгружая дрова из баржи № 6246, — рассказывает газета, — бригада выполнила задание в 2 с половиной раза быстрее. На вахте у рычагов крана «Р-2» в это время стоял знатный механизатор порта Николай Кузьмич Пименов... 275 тонн дров были выгружены за 8 часов... Судно с бутовой плитой в 400 тонн грузчики обработали за смену, вдвое перевыполнив свое задание».

Патриотические чувства советских речников, вызванные мощным движением сторонников мира во всем мире, с каждым днем находят все более яркое выражение в самоотверженном труде на благо родного Отечества. Задача водницкой печати заключается в том, чтобы всячески поддерживать трудовой под'ем масс, разносторонне показывать творческую активность речников, множить ряды руслановцев и бурлаковцев, мобилизовать людей на четкую и безаварийную работу, на досрочное выполнение навигационного плана.

Работники печати обязаны использовать все формы и методы для яркого показа морального облика советского человека, воспитывая у речников благородное чувство любви и преданности нашей великой Родине, вдохновляя людей на новые подвиги во имя построения коммунизма.

Множить опыт руслановцев флота и берега

Пример инициативной работы

После очередного рейса в Молотовский порт прибыл грузовой теплоход «СТ-301».

— Придется подождать несколько дней. Сами видите: стоит десятка полтора судов, все их надо обработать, а грузчиков у нас мало, — заявили капитану теплохода тов. Лысанову.

Но стоять и ожидать, пока можно будет подойти к причалу, чтобы снять груз, команда теплохода не была намерена. Только накануне она приняла обязательство выполнить к 12 июня — ко дню открытия первой сессии Верховного Совета СССР — не менее 70 проц. месячного плана. Все расчеты подтверждали реальность этого обязательства. Тем досаднее было, что молотовские портовики могли помешать коллективу судна осуществить эти обязательства.

На борту теплохода оставалось 315 тонн ткани. Груз находился в трюмах и на палубе. Быстро взвесив все свои возможности, капитан тов. Лысанов предложил руководителям порта:

— Дайте нам кран и причал, сами начнем выгрузку.

Требование капитана поддержала вся команда. Сообща был выработан текст договора на соревнование, который передали руководству порта. Вскоре команде были предоставлены кран и причал.

К работе приступили без задержки. Через три часа, когда команда сняла 70 тонн, подошли грузчики, и теплоход быстро был разгружен. После этого судно отправилось в Добрянку, где приняло 794 тонны металла назначением в Сталинград.

Этот пример энергичной борьбы за ускорение оборота теплохода является не единичным. Команда судна всегда принимает активное участие в погрузо-разгрузочных работах и с первых дней навигации занимает первое место в соревновании грузовых теплоходов.

Регистровая грузопод'емность теплохода — 655 тонн, фактически же он каждый раз берет 750 тонн и больше. За размещением груза следит, как правило, сам капитан. Он старается, чтобы площадь загрузки была максимально использована. Девиз капитана: «Побольше грузов для народного хозяйства, ни одного килограмма мертвой кладки». Запасы топлива и материалов строго ограничены.

— Другие теплоходы часто лишнюю водичку возят, — говорит тов. Лысанов. — Вода стекает под слань, скапливается там и давит. А у нас под сланью сухо и осадка нормальная. За этим надо только смотреть.

За плечами капитана 38 лет труда на Волге и Каме. Эти годы дали ему многое. Он умело организует работу, не имеет ни одной аварии. За отличное выполнение производственного плана в навигацию 1949 года Михаилу Алексеевичу Лысанову присвоено почетное звание «Лучший капитан Министерства речного флота».

— Вот скоро начнем возить зерно нового урожая, — продолжает тов. Лысанов. — Брать будем насыпью, по 700 — 750 тонн. И весы, пожалуй, не потребуются. Мы знаем емкость каждого трюма: в первый трюм вмещается 95 тонн, в следующие два — по 100 тонн, в четвертый — 120 тонн...

Борьба за максимальное использование грузопод'емности теплохода сочетается с борьбой за высокую путевую скорость. Заданные измерители всегда перекрываются. При следовании вверх теплоход проходит по 265 — 270 километров, а вниз — по 440—445 километров в сутки, что равно скорости товарного поезда.

Эта скорость достигается исключительно за счет работы машины. Когда весной все суда использовали тиховоды для ускорения движения, теплоходу «СТ-301», наоборот, приходилось держаться подальше от берега. По своей конструкции (теплоход тупоносый) он при приближении к берегу теряет скорость. Самый лучший ход у судна, когда оно плывет по наиболее глубокому руслу.

В последнем рейсе из Сталинграда до Горького команда «СТ-301» сэкономила 35 часов.

Об этом рейсе рассказывает механик Петр Сергеевич Давыдов:

— Прошли 1.750 километров и за весь путь останавливались только в Камском Устье, чтобы взять топливо. Машина все время работала отлично.

Имя механика Давыдова широко известно на Каме. Работая по-бурлаковски, он отказался от заводского ремонта механизмов в течение 7 лет и уже третий год работает без ремонта.

Методы эксплоатации механизмов, которые применяет тов. Давыдов, заслуживают большого внимания. Они сводятся, не говоря о заботливом уходе за машиной, в основном к следующему: уравновешенная работа двигателя, точная регулировка мощностей по цилиндрам; систематический замер износа трущихся деталей, плановая профилактика; регулярная замена смазочного масла через соответствующие периоды работы двигателя. Результаты работы отмечены и в акте инспекторского осмотра машины, где говорится: «Техническое состояние механизмов хорошее, содержание отличное».

Значимость этой оценки станет еще более понятной, если указать, что в 1947 году, когда тов. Давыдов был назначен механиком, машина теплохода была неисправной, запущенной. Потребовалось разобрать механизмы, произвести очистку деталей, выверить валовую линию. Эта трудоемкая работа была сделана добротно. Всю любовь к своей профессии вложил тов. Давыдов в порученное дело.

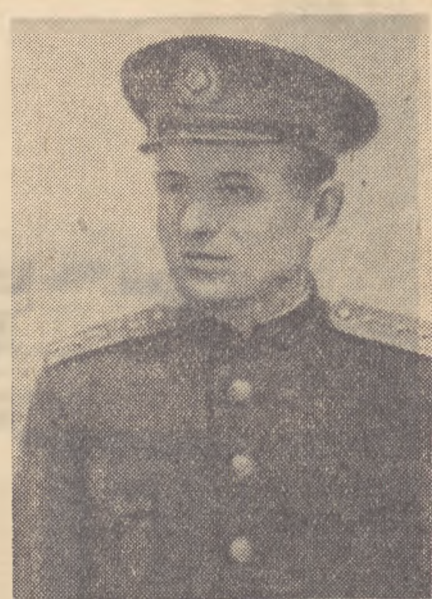
Следует отметить и заслугу начальника группы технической эксплоатации флота тов. Чувашова, который в порядке шефства оказывает механику тов. Давыдову серьезную помощь во внедрении культурных методов эксплоатации механизмов.

* * *

Апреле-майский план перевозок команда теплохода «СТ-301» выполнила на 107,5 проц., июньский — на 147,7 проц. В мае было сэкономлено 7,5 тонны топлива, в июне — 6,3 тонны. За отличное претворение в жизнь принятых обязательств коллективу теплохода присужден переходящий красный вымпел.

В первой декаде июля теплоход работал также с опережением графика. Но на достигнутых успехах коллектив судна не остановился. Подписавшись под Стокгольмским Воззванием, члены команды обязались подкрепить свое стремление к миру самоотверженным трудом, новыми производственными достижениями на благо любимой Отчизны.

Коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт» — редакция газеты «Камский большевик».



В Восточносибирском пароходстве первенство среди судовых команд, применяющих почасовой график, удерживает инициатор внедрения почасового графика на флоте — экипаж парохода «М. Горький». **На снимке: капитан парохода «М. Горький» Федор Иванович Коротков.**

Забота о пассажире

Моховые Горы — излюбленное место отдыха горьковчан. Они хорошо связаны с городами Горький и Бор регулярным пароходным сообщением. У пристани то и дело раздаются бойкие гудки пассажирских барказов.

Руководит пристанью Моховые Горы старый волгарь Михаил Владимирович Бакаев. Хозяйство свое он ведет очень исправно, любит во всем порядок.

Уж давно состарился дебаркадер, а все еще служит, — пристанская команда его бережет пуще глаза. Нынешней весной, когда на Волге еще стоял лед, начальника пристани известили, что дебаркадер решено отправить в разбойку. Михаил Владимирович вихрем примчался в управление Горьковской пассажирской пристани, которой принадлежал дебаркадер.

— Как можно дебаркадер раньше времени в расход пускать, — горячился он, — судно прослужит еще не один год.

Ему показали заключение инспектора Регистра: палуба местами прогнила, бимсы ненадежны, корпус тоже не внушает большого доверия.

— Все поправим, дайте только материалов, их мы порой год просим...

В тот же день Бакаев разыскал шкипера Дмитрия Семеновича Шишкова и все ему рассказал.

— Только бы все во-время подвезли, а уж за нами дело не станет. Плотничать — дело для нас привычное, — сочувственно откликнулся на просьбу начальника шкипер.

Началась горячая работа. Топоры, пилы и малярные кисти сделали свое дело — судну «разрешили жить» еще один год. Отпущенные средства на приобретение нового дебаркадера были использованы для других неотложных нужд.

Вскоре на пристани Моховые Горы появилось написанное масляными красками на большом листе фанеры об'явление: «Коллектив нашего остановочного пункта соревнуется за отличное обслуживание пассажиров».

Каюту для пассажиров прежде на пристани называли «ожидалкой». Этот термин теперь вышел из употребления; пассажиры теперь это помещение зовут «комнатой отдыха». Ее обставили удобной мебелью, украсили картинами и плакатами, на окна повесили самодельные занавески. С помощью администрации ближайшего дома отдыха провели электричество и радио. Пассажир здесь может спокойно посидеть, просмотреть на витрине свежую газету.

На берегу поставили скамейки, а перед ними разбили небольшие клумбы, засадив их цветами. У кассира тов Бакаевой, у матросов Боровковой и Трошиной было немало хлопот, чтобы удобрить почву, наладить поливку цветов. Пассажиры очень благодарны работникам пристани за все их заботы.

П. БОРИСОВ.

НА ВЕРХНЕМ ИРТЫШЕ И ОБИ НЕДООЦЕНИВАЮТ ЧАСОВОЙ ГРАФИК

1.

Ряд судовых команд Верхнеиртышского пароходства успешно применяет почасовой график вождения судов. Команда парохода «Профинтерн» (капитан тов. Романов, механик тов. Вильданов), работая по часовому графику на плесе Мойка—Павлодар, сумела мобилизовать значительные внутренние резервы, которые раньше не использовались. Коллектив «Профинтерна» стал дорожить каждой минутой ходового времени изыскивать возможности для ускорения буксировки возов. График применяется при следовании с возами в обоих направлениях.

Пароход «Стахановец» (капитан тов. Старков), работая на плесе Семипалатинск—Алтайская, экономит в каждом рейсе 14—15 часов ходового времени.

Команда парохода «Генерал Ватутин» (капитан тов. Копков, механик тов. Гладков) снизила затрату времени на оборот буксировщика с возом с 48 до 36 часов. На стоянки под техническими операциями затрачивается всего 3,5 часа вместо 7 по плану. 15 июня команда этого буксировщика рапортовала о завершении своего пятилетнего плана.

Применяя почасовой график буксировки возов, хороших результатов в июне добились пароходы «Советская Бессарабия», «Маяковский», «Чехов» и другие. Все они значительно перевыполнили месячное задание.

Коллектив парохода «Хасан» (капитан тов. Сороко, механик тов. Пленков), последовав примеру команды нижнеиртышского теплохода «Анастас Микоян», делает с возом от 120 до 130 километров за сутки и доставляет народнохозяйственные грузы в каждом рейсе на 6 часов раньше графика.

Однако движение скоростников на Верхнем Иртыше не получило еще должного распространения. Не все еще командиры флота и берега, судовые партийные, комсомольские и профсоюзные организации оценили преимущества работы по часовому графику в борьбе за скоростную доставку грузов.

На Верхнем Иртыше немало любителей поговорить о пользе почасового графика. В то же время они пытаются доказать, что в условиях Верхнеиртышского пароходства часовой график можно вводить якобы только на нижних плесах. При этом ссылаются на скорость течения, на неодинаковые горизонты воды, стараются выискать другие «об'ективные» причины.

Но эта «теория» опрокинута опытом работы передовых судов. Примеры уже приведены выше. Добавим только, что пароход «Профинтерн» успешно работал скоростными методами как на верхних, так и на нижних плесах.

Стремление судовых команд работать по часовому графику часто не находит поддержки среди диспетчерского аппарата. У главного диспетчера пароходства тов. Серова. Только этим можно об'яснить тот факт, что тов. Серов поставил пароход «Профинтерн» с первых дней минувшего месяца на пропарку нефтеналивной баржи «Полтава», где пароход потерял неделю драгоценного времени, а в третьей декаде много простоял в ожидании барж. В результате июньский план команда судна не выполнила.

На Верхнем Иртыше велики простои тоннажа в ожидании тяги. Буксировщики же стоят на других пристанях или совершают холостые пробеги. Здесь всем памятен случай с пароходом «Чехов». Он совершил 470-километровый пробег от Павлодара до Семипалатинска порожнем, тогда как на пристани Павлодар стояли в ожидании тяги баржи «Белая» и «Селенга». Баржа «Вилюй» была погружена в Семипалатинском порту досрочно, сменное задание грузчики выполнили на 200 с лишним процентов. После этого баржа... простояла свыше суток в ожидании буксировщика. Такие явления характерны для Верхнего Иртыша.

Хлебный тоннаж в Семипалатинске подается «пачкообразно», поэтому подолгу простаивает, ожидая разгрузки.

Суда, курсирующие выше Усть-Каменогорска, план-приказ часто получают после возвращения из рейса. А иногда капитаны буксировщиков в рейсе получают от диспетчера приказ: оставить баржи в удобном месте и возвращаться порожнем обратно. Вот и попробуй при таком «командовании» движением флота работать по часовому графику!

Здесь не борются за устойчивое внедрение почасового графика на всех судах, а довольствуются отдельными скоростными рейсами или в лучшем случае — отдельными судами, работающими скоростными методами.

Движение скоростников на Верхнем Иртыше должно получить подобающий ему широкий размах. Для этого здесь есть все условия.

А. ФЕДОРОВ.

СЕМИПАЛАТИНСК.

2.

Патриотический почин команд передовых судов Восточной Сибири, применивших часовой график при буксировке возов и караванов, продолжает получать распространение в других бассейнах Сибири.

В числе первых на Оби часовой график переняла и внедрила команда мощного плотовода «Щорс» (капитан тов. Тахаутдинов). За первые четыре рейса, в которых команда работала по часовому графику, сэкономлено 35 часов ходового времени. Перестраивают свою работу по часовому графику капитаны-скоростники тт. Заякин, Веселкин и другие.

Бассейновая газета «Большевистская вахта» (Западносибирское пароходство) в номере от 30 июня опубликовала передовую статью «Смелее внедрять почасовой график» и большую корреспонденцию, озаглавленную «По примеру новаторов Ангары», в которой подробно рассказывается об опыте работы команды буксировщика «Щорс» по часовому графику.

«Щорсу» предстояло отбуксировать из устья Сузуна большегрузный плот. Буксировщик прибыл на место на два часа раньше срока, с превышением технической скорости. Однако здесь передовиков ждало разочарование: плот оказался не в 20 тысяч кубических метров, как обещали руководители Нечунаевского леспромхоза, а в 14 тысяч.

Сразу же при приемке плота были обнаружены серьезные недостатки в оснащении его грузом. Пока бригада сплавщиков устраняла недостатки, можно было оформить документы на приемку плота. Но руководители леспромхоза—инженер сплава тов. Алексин и начальник участка тов. Сугатов — заставили команду плотовода потерять восемь ходовых часов. Поэтому часовой график на буксировку плота, составленный с расчетом следования опасными проходами днем, пришлось пересоставить.

Несмотря на трудности, часовой график был выдержан; плот был доставлен к месту назначения за 40 часов. Показатели этого рейса могли быть однако значительно лучше, если бы не косность, проявленная работниками леспромхоза.

Равнодушное отношение к новому почину наблюдается и в аппарате Западносибирского пароходства. Руководители отделов и служб пароходства, в частности главный диспетчер тов. Малышев, начальник коммерческой службы пароходства тов. Дуркин и начальник отдела портов и пристаней тов. Веселова свыклись с простоями, к сигналам о неправильном использовании тяги и тоннажа относятся хладнокровно. Приказ начальника Главвостока о распространении почина команд пароходов «М. Горький» и «В. Чкалов» реализуется в Западносибирском пароходстве крайне вяло.

Выступления газеты «Большевистская вахта», популяризующие ценный опыт передовиков, в то же время являются серьезным сигналом об элементах консерватизма в управлении Западносибирского пароходства, тормозящих внедрение часового графика на обских судах.

НОВОСИБИРСК (наш корр.).

Формальное отношение к соревнованию судовых команд

Экипаж камского пассажирского парохода «Уральский рабочий» обратился с призывом к коллективу северодвинского парохода «Карл Маркс» начать соревнование за образцовое проведение навигации последнего года послевоенной сталинской пятилетки. На пароходе «Карл Маркс» горячо одобрили почин камичей, вызов на соревнование приняли. Письма обоих экипажей были опубликованы в бассейновой газете «Речник Севера».

Таким образом, о начале межбассейнового соревнования судов узнали все отделы пароходства, порты и пристани. Однако хорошее начинание не встретило поддержки. В пароходстве попрежнему спокойно созерцали, как уходит незагруженный пароход из Котласа в Архангельск. Судно не выполнило июньского плана, причем по тоннам отставание составило 17 проц. Что было тому причиной?

Главная причина — очень плохая обработка пассажирского флота в конечных пунктах. Пароход «Карл Маркс» приходит в Архангельск в девять часов вечера. Еще из Устьпинеги капитан тов. Кузнецов сообщает в Архангельск, сколько везет груза и в чей адрес. В этих сообщениях нет нужды. Все равно до 7 утра следующего дня в Архангельске разгрузку судна не начинают. Уж так здесь повелось — ночью пристань не ведет обработки пассажирского флота.

Так произошло и в конце июня. С парохода «Карл Маркс» надо было снять 105 тонн груза, но в утреннюю смену вышла только одна бригада. Разгрузка шла медленно. Капитан тов. Кузнецов, видя, что времени на погрузку не остается, обратился к начальнику товарной конторы тов. Худякову. Тот его успокоил:

— Погрузим, не волнуйтесь. Груз есть.

Груза, идущего на Котлас, действительно было много: в складах лежали рыба, бакалейные товары, стекло, сельскохозяйственный инвентарь. Но время шло, а в трюмы парохода не положили еще ни одной тонны. В последний момент выручила такелажная база сплавных трестов, заинтересованная в отправке такелажа; своими силами работники базы погрузили на судно 65 тонн цепей и проволоки.

— Не сделай этого такелажная база, — говорит капитан тов. Кузнецов, — мы бы ушли с порожними трюмами.

Это стало обыденным. Как только приближается время отправки парохода, на пристани не оказывается грузчиков, чтобы отправить судно в рейс с полной загрузкой.

Еще хуже обрабатывают пассажирский флот в Котласе. В этом порту ничего не изменилось после критики его работы в печати, в городских партийных и советских организациях. Выводов из критики начальник порта тов. Быков и другие руководители порта не сделали. В порту рассуждают так: «Соревнуются пароходы, это — дело команд».

Недавно в порту произошел такой случай. К причалам городского участка подошел пароход «Карл Маркс». Груз лежал в его носовом и кормовом трюмах. Было решено груз из носовой части судна перегрузить на вычегодский пароход, а пока тот прибудет, разгружать кормовой трюм. Но бригадиру тов. Шерстянкину груз, лежащий на корме, показался невыгодным, и он потребовал начать разгрузку носового трюма.

Спор между грузчиками и командой парохода длился почти два часа. Прораб участка тов. Ершов не мог убедить бригадира Шерстянкина, и только уж начальник участка тов. Нюхин еле уговорил бригадира начать работу.

Время было потеряно. К исходу дня на судно едва погрузили 60 тонн и с этим отправили его в Архангельск.

Пятого июля пароход ушел из Котласа с еще меньшей загрузкой, с 34 тоннами, хотя в складах ждало отправки более 200 тонн различного груза. В это время в Котласе находилась бригада управления Северного пароходства, возглавляемая начальником отдела портов и пристаней тов. Харитоновым. Руководитель бригады в течение целого дня не нашел, однако, времени, чтобы поинтересоваться, как обрабатывают грузо-пассажирский пароход.

Команда парохода «Карл Маркс» борется за каждую тонну груза. В июне своими силами команда перегрузила 1.134 тонны и все же плана не выполнила, так как ей не помогли работники берега.

Равнодушие к межбассейновому соревнованию судов проявляет и бассейновый комитет профсоюза (председатель тов. Лушников). Члены президиума и работники баскомреча ни разу не беседовали с командой парохода «Карл Маркс», не поинтересовались, что мешает ей в работе.

Р. ГИНЗБУРГ.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Как мы повышаем культуру производства

Ответственные задачи, стоящие перед промышленностью Министерства речного флота, настоятельно требуют от коллектива каждого завода решительной перестройки своей работы, самой настойчивой борьбы за повышение производственной культуры, за быстрейшее освоение передовой организации производства, новой техники и более совершенной технологии. Год назад работники Семипалатинского судоремонтного завода Верхнеиртышского пароходства стали работать в этом направлении.

Коллектив поставил перед собой три задачи: усовершенствовать производственный процесс на основе внедрения элементов потока в судоремонте; упорядочить систему прохождения заказов по цехам, учета готовой продукции и затрат по заказам; добиться более значительной экономии материальных средств путем тщательного использования внутренних резервов.

Партийная и профсоюзная организации завода повседневно раз'ясняли рабочим и служащим цели перестройки, популяризировали опыт передовиков, заботливо поддерживали инициативу тех, кто упорно работал и творчески мыслил. Заблаговременно был составлен темник для наших рационализаторов с тем, чтобы поставить перед каждым из них совершенно конкретные вопросы в области повышения культуры производства. Мы создали технологическую группу, куда вошли высококвалифицированные инженеры тт. Кротов, Зубакин, Кодинцев; в летние месяцы они занимались разработкой технологического процесса, предполагающего внедрение элементов потока на судоремонте, а в месяцы, предшествовавшие межнавигационному периоду, подготавливали производство для применения новой технологии. На командирской учебе, курсах мастеров, в стахановских школах изучалась новая технология, отработанная на общезаводской технической конференции.

Для нас было ясно, что внедрение элементов поточного метода одновременно на всех фазах судоремонтного процесса — на заготовительной, на обрабатывающей и на сборочной — представит серьезные трудности. Поэтому мы приняли решение начать планомерную работу в этом направлении с последней фазы — со сборки. В условиях судоремонтного предприятия именно здесь больше всего различных помех, непроизводительной потери времени, кустарщины.

Сборочные операции выполняют на заводе три цеха: судомонтажный, котельно-сварочный и деревообделочный. Поэтому здесь мы начали внедрять новую технологию.

Работы, производимые судомонтажным цехом, были расчленены на 13 узлов, причем в каждый узел входили операции однотипные как по приемам работы, так и по своей сложности.

Каждый узел работ выполняется в цехе определенными специалистами на определенных рабочих местах и в установленной технологической последовательности. Рабочие места обслуживаются специализированными бригадами, которые постоянно выполняют одну или несколько закрепленных за ними технологических операций. При этом предусматривалось максимальное сокращение пути прохождения деталей от одной операции к другой.

Таким образом, в судомонтажном цехе (начальник тов. Красилов) в отличие от прошлых лет, когда рабочие в индивидуальном порядке выполняли в течение смены несколько разнотипных работ, сейчас имеются специализированные бригады, каждая из которых на протяжении всего судоремонтного периода, переходя с судна на судно согласно графику очередности ремонта, выполняет одну или несколько определенных, закрепленных за этой бригадой операций. Каждая бригада пользуется однотипным инструментом, приспособлениями, оборудованием, что, естественно, позволяет лучше использовать еще неопытных рабочих, быстро повысить их квалификацию и производительность их труда.

Вот несколько цифр. Специализированная бригада тов. Кудрявцева, занятая ремонтом гребных колес, в декабре дала в среднем 127 проц. нормы, а в феврале — уже 145 проц. Бригада тов. Шибанова повысила свою производительность со 115 проц. в декабре до 144 в январе и 166 проц. в феврале.

Но мало специализировать только рабочих. Мы специализировали и мастеров. Раньше мастер следил за ремонтом всех узлов на закрепленной за ним группе судов. Каждый мастер на своем участке фактически повторял технологические операции всего об'ема ремонтных работ. Это не позволяло ему сосредоточить свое внимание на каком-нибудь одном участке производства или технологии. Специализация мастеров, когда каждый следил только за определенными технологическими операциями, руководил лишь двумя-тремя специализированными бригадами, положительно сказалась на качестве руководства и технического инструктажа. Мастер тов. Целищев, например, на протяжении всего межнавигационного периода занимался только ремонтом гребных колес и так называемых дельных вещей; мастер тов. Коцев руководил лишь укладкой валов и ремонтом кулисных движений; мастер тов. Никонов — ремонтом вспомогательных механизмов, мастер тов. Гладков — ремонтом арматуры.

Круг ремонтных работ у каждого мастера сузился, примерно, раз в пять, зато в несколько раз возросла его ответственность за своевременную подготовку рабочего места, за бесперебойность ритма работы. Если раньше мастер мог скрыть недочеты своей организаторской деятельности путем переброски рабочих с одного задания на другое, то сейчас он этого сделать не может: специализированные бригады заняты только на закрепленных за ними узлах, и факт малейшей задержки в работе такой бригады немедленно вызывает простой, который сразу обнаруживается и устраняется.

Рабочие места судомонтажного цеха, являющегося конечной фазой судоремонтного производства, питаются продукцией заготовительных и обрабатывающих цехов — литейного, кузнечного, токарного, деревообделочного, котельно-сварочного. Следовательно, ритм и темпы работы в судомонтажном цехе определяют ритм работы остальных цехов и завода в целом. В этом и сила поточного метода производства. Он как бы систематизирует и организует работу всех звеньев производства, с ним несовместимы самотек и расхлябанность — эти недостатки многих судоремонтных предприятий.

Плодотворно поработали над внедрением элементов потока и в деревообделочном цехе (начальник тов. Кобелев).

Преобладавшая здесь до недавнего времени индивидуальная подгонка деталей и узлов по месту непосредственно на судне с применением ручного труда благодаря инициативе и настойчивости тов. Кобелева резко сокращена. Все изделия обстройки и надстройки теперь выполняются в цехе с помощью станков и так называемой малой механизации; на судне собирают уже окончательно обработанные и смонтированные секции.

Новая технология привела и здесь к повышению производительности труда. Так, изготовлявшая разборные штурвальные рубки и машинные иллюминаторы бригада тов. Баева имеет прирост производительности труда в пределах 12—24 проц.; 20 проц. прироста имеет бригада тов. Баканова, изготовлявшая секции с дверными и оконными проемами. Бригада тов. Шутова, обстраивая в прошлом году кормовой кубрик на пароходе «Буденный», завершила задание за 16 человеко-дней, а минувшей зимой произвела такую же работу вдвое быстрее. В недавнем прошлом один из отсталых по характеру производства и отстающий по уровню производительности труда цехов вышел сейчас в шеренгу передовых, первым закончил работы на судах текущего и среднего ремонта.

Что нами сделано по упорядочению прохождения заказов в цехах и учету? То, что мы предприняли в этом направлении, не отличается особой новизной: на многих предприятиях других отраслей народного хозяйства это проделано давно.

Мы ввели план-карточки, в которые заносим описание работ, сумму затрат на материалы и срок выполнения заказа. Карточка является единственным документом в цехе, дающим ему право производить работу и нести соответствующие затраты в размере, не превышающем указанный в карточке. В соответствии с записью отпускается цеху и материал со склада; заводская бухгалтерия принимает к расчету наряды опять-таки в соответствии с план-карточкой. Если сумма затрат по нарядам превысит сумму затрат, записанную в карточке, такие наряды к расчету не принимаются и организуется немедленная их проверка.

Раньше, имея только выборки из ремонтных ведомостей, руководители цехов, мастера выписывали наряды и материалы по потребности, не считаясь с суммой затрат по заработной плате и материалам, заложенной в ведомости. План-карточка пресекает подобную практику, она не дает возможности выпиской завышенных нарядов прикрыть нераспорядительность цехового руководства, потери времени, брак в работе. И вот результат: в противоположность судоремонту прошлых лет истекший судоремонтный период не сопровождался перерасходом заработной платы и даже дал заводу накопления.

Что сделано нами по мобилизации внутренних резервов и экономии материалов?

Каждый цех и отдел завода составил для себя конкретные мероприятия в этом направлении, определил выполнение их сроками. Администрация и общественность завода контролировали исполнение мероприятий.

Работники деревообделочного цеха в своих мероприятиях предусмотрели большую экономию материалов за счет тех, что были в употреблении, за счет дополнительной переработки древесины, в частности горбыля. Мероприятия не остались на бумаге, они настойчиво претворялись в жизнь. Если раньше при замене рейки использовали для коротких вставок полномерный материал, разрезая его на куски, то теперь вставки делали из коротыша, получаемого после дополнительной переработки горбыля. Деревообделочный цех за четыре с половиной месяца текущего года сэкономил примерно на 30 тысяч рублей материалов.

Ряд достижений в этой области имеет котельно-сварочный цех. Здесь также наладили строгий учет расхода материалов, заботливо используют материалы, бывшие в употреблении. В результате усилий работников цеха при смене неответственных судовых узлов использовано свыше 56 тонн старого железа, сданного работниками цеха на склад. Лучше был организован раскрой листов, налажено из обрезков изготовление электродов, книц, шайб и др.

В борьбе за повышение культуры производства большую роль сыграло содружество специалистов и рабочих. Инициатором такого шефства явился ст. диспетчер завода Евгений Николаевич Жигулин. Он и его товарищи из числа инженерно-технических работников стали шефами отдельных цехов, отдельных стаючников, а также отдельных судов, приписанных к Семипалатинскому заводу. Это содружество имеет одну цель — повысить техническую культуру как на заводе, так и в эксплоатации приписного флота.

Новшества в организации производст... принесли свои плоды. Завод успешно ... вершил 1949 год, выполнив план по ... ловой продукции на 112,2 проц., по ... варной — на 104,7 проц. По сравнен... с предшествующим годом производите... ность труда поднялась на 15 проц., зна... тельно ускорилась оборачиваемо... средств, благодаря чему из оборотн... средств удалось высвободить 324 тыс... рублей. Судоремонт проводился с опере... нием графика на протяжении всей зи..., и ко дню выборов в Верховный Совет С... — на 30 дней раньше срока — был с... в зимней технической готовности с о... ками на «хорошо» и «отлично» весь ... текущего и среднего ремонта. Впоследст... суда были сданы в эксплоатацию в тече... трех дней.

Сейчас коллектив Семипалатинского ... вода занят дальнейшим совершенствов... ем принятой технологии судоремонта, ... мится шире применить элементы пот..., найти более правильные решения, кот... помогут устранить отдельные недост... в технологии, выявившиеся минувшей ... мой.

А. СЕМЕНОВ.

директор Семипалатинского заво

Письма читателей

Вольным стилем

Начальника Омского речного вокзала тов. Гришаева в кабинете не было. Дежурная тов. Волкова ответила:

— Он на дебаркадере.

Направляясь к плавучей пристани, мы издали увидели тов. Гришаева, занятого необычным делом: он стоял на площадке верхней надстройки дебаркадера и напряженно смотрел в бинокль вверх по течению Иртыша.

Увидев нас, он об'яснил причину, которая вынуждает его частенько бывать на дебаркадере и смотреть, не приближается ли сверху пароход.

Оказывается, диспетчерская рейда (главный диспетчер тов. Полозов и диспетчер пассажирских перевозок тов. Полецкий) почти совсем не занимается регулированием движения судов Верхнеиртышского пароходства. С начала навигации этого года пассажирские пароходы «А. Жданов» и «8-е февраля» плавают без расписания — вольным стилем.

По графику «А. Жданов» должен был прибыть 19 июня в 14 часов. Время истекло, пассажиры целый день провели около окна справочного бюро. От дежурного они шли к начальнику вокзала, но ни у кого не могли узнать о времени прибытия парохода.

В свою очередь, работники вокзала несколько раз звонили в диспетчерскую рейда. Но диспетчеры ничего определенного не отвечали. Тов. Полозов даже возмущался, когда его спрашивали о судах, которые он считает пасынками.

Не получив сведений о пароходе в диспетчерской, начальник вокзала тов. Гришаев позвонил работникам понтонного моста. Он узнал, что пароход «А. Жданов» несколько часов стоит, ожидая вечерней разводки моста.

В 20 часов пароход прибыл на первый участок Омского порта. Не получив своевременно сведений о его подходе, работники порта не смогли организовать скорую обработку судна. 200 тонн груза выгружали почти всю ночь.

К речному вокзалу пароход «А. Жданов» подошел в 6 часов 35 минут 20 июня. На обработку его оставалось только 30 минут.

Дубовые бочки спешно сгружали на дебаркадер. Ими забаррикадировали весь основной проход. Пассажиры, устремляясь на борт судна, с трудом перелезали через бочки.

В 7 часов 5 минут пароход отчалил, но вскоре вернулся в порт догружаться, потому что он не успел пройти утреннюю разводку моста.

Д. СВИРИНОВ.

ОМСК.

На Голую Пристань...

Рано утром из Херсона на Голую Пристань отбывает комфортабельный пароход «Александр Невский». Пассажиры без излишней толчеи размещаются на пароходе. Да и суетиться-то, собственно говоря, нечего: свободных мест значительно больше, чем пассажиров.

Не успевает «Александр Невский» дойти до места назначения (расстояние всего 14 километров), как к Херсонскому порту пришвартовывается другое судно. Полюбопытствуйте, по какой линии оно курсирует, и вы с изумлением услышите:

— По той же самой пригородной, что и «Александр Невский». Одним словом — на Голую Пристань...

— Но ведь совсем недавно отплыл пароход,— пытаетесь вы добиться ясности, — какая же нужда в вас? Пассажиров-то ведь нет.

— Приказано заниматься пассажирскими перевозками по пригородной линии—мы и перевозим. Прикажут завтра курсировать по линии Херсон — Одесса, изменим маршрут...

— Но при чем здесь Одесса? Одесса ведь черноморский порт.

— То-то и оно,— отвечает вам все тот же невозмутимый голос. — К морю мы имеем самое прямое отношение, а к Голой Пристани, к пригородным рейсам — никакого. Мы и в ведомстве находимся Министерства морского флота, а не речного, и порт наш рядом с речным — морской порт...

Тут уж вы окончательно теряете нить здравого смысла. В чем дело? Почему на пригородную линию Херсон — Голая Пристань Министерство морского флота щедро отпускает в сутки четыре парохода? Может быть речной порт Херсона не может обеспечить свою пригородную линию транспортом? Ничего подобного. Ежедневно по расписанию из Херсона на Голую Пристань отплывают «Александр Невский» и речной трамвай...

Один за другим снуют по линии Херсон— Голая Пристань шесть пароходов в сутки, имея на борту не более десятка пассажиров. И никому нет дела до того, что ежегодно по этой линии расточительно расходуются государственные средства на содержание плавающего и берегового состава.

Л. КОРОЛЕВ.

ХЕРСОН.

Об одной бюрократической конторе

При Главвостоке существует ОРС, организованный на базе бывшего УРС'а.

Есть здесь начальник с зарплатой в 2000 рублей в месяц. Раз есть начальник— разумеется и заместитель (оклад 1300 рублей). Инспектор получает 1200 рублей, ревизор-бухгалтер — 1000. В целом эта небольшая контора обходится государству ежегодно, считая почтовые, телеграфные, канцелярские и командировочные расходы, около 100 000 рублей.

Деньги эти можно считать выброшенными на ветер, ибо польза от ОРС'а весьма сомнительна: УРС'ы пароходств ему не подчиняются. Наш ОРС, по существу, выполняет только контрольно-ревизионные функции. Ревизор ОРС'а по заданиям ГлавУРС'а проводит документальные ревизии, но эту же работу с успехом может выполнять и инспектор. Что же остается делать руководителям тт. Логачеву и Кукушкину? Они искусственно создают себе работу, требуя от УРС'ов пароходств всевозможную информацию, дублируют распоряжения ГлавУРС'а, хотя на местах переписки и без этого достаточно.

Вернемся для примера несколько назад, ко времени поездки тов. Логачева вместе с другим работником тов. Колодиным на периферию — в УРС'ы Амурского и Ленского пароходств (еще в бытность УРС'а Главвостока).

Поездка длилась почти три месяца. Но, кроме расходов да формальных, «красиво написанных» путевых приказов, она ничего не дала.

Е. НИКОЛАЕВ

НОВОСИБИРСК

По вине диспетчеров

Мы вышли в плавание с твердой уверенностью, что не только выполним, но и перевыполним навигационное задание. Наш пароход «Улан-Батор» был хорошо подготовлен к эксплоатации. Команда, составив стахановский план, хотела трудиться не покладая рук. Но уже с первых дней нам не создали нормальных условий для работы. Достаточно сказать, что только в мае в ожидании воза мы потеряли около 100 часов. Этот простой лежит на совести диспетчерского аппарата Восточносибирского пароходства.

Не изменилось отношение к пароходу и в июне. Следуя очередным рейсом от Заярска в Иркутск, мы получили телеграмму, которую подписал главный диспетчер тов. Попенко. Нам предлагалось не получать воз в пути и идти порожнем на пристань Каменка за баржой № 308.

Когда прибыли туда, оказалось, что баржа еще не погружена. Пришлось ждать ее еще шесть часов.

А вот другой пример. В Заярске мы получили распоряжение забуксировать баржи №№ 506 и 38 и следовать до пристани Братск. Здесь баржа № 38 должна была погрузиться. В Братске в ожидании погрузки баржи мы простояли целые сутки. В Заярске узнали, что нам воз уже передан «Большевику», «Улан-Батору» снова пришлось следовать до Братска порожнем. Еще пришлось потерять сутки.

Если диспетчерский аппарат Восточносибирского пароходства и впредь будет так нерационально использовать наш пароход, мы не сможем выполнить свой навигационный план.

Д. МОРОЗОВ, председатель судового комитета парохода «Улан-Батор».

В. НИКИТИН, старший рулевой.

Почему мы не получаем своевременно почту?

Караваны, проходящие мимо крупных пристаней, плохо обеспечиваются газетами и журналами. Мы должны получать газеты в Горьком, Камском Устье, Куйбышеве, Саратове, Сталинграде, Владимировке и Астрахани. Если иногда мы их и получаем, то сразу за 2—3 дня, а часто и совсем не получаем. Например, в Камском Устье, если караван идет мимо без расчалки, газет нам не приносят.

Нередко караван проходит крупную пристань ночью, и почти всегда нам не доставляют газет, журналов, писем, так как культбаза ночью на замке.

Надо покончить с таким «обслуживанием» команд судов.

Студенты-практиканты буксирного парохода «Татвнуксовет»: ТУМАНОВ, АНИКИН; члены команды: БУРМАТОВ, АРБУЗОВ и др.

По следам наших выступлений

«В РОСТОВСКОМ ПОРТУ РАЗБАЗАРИВАЮТ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА»

В корреспонденции, опубликованной под таким заголовком в № 30 «Речного транспорта» от 14 апреля с. г., сообщалось о незаконном участии начальника Ростовской инспекции Речного Регистра тов. Карасева и его заместителя тов. Рачкова в составлении технической документации на краны Ростовского речного порта и о незаконном получении ими денег за участие в этой работе.

Как нам сообщают из Главной прокуратуры морского и речного флота СССР, факты, приведенные в газете, подтвердились. Прокуратурой поставлен перед министерством вопрос о привлечении указанных выше лиц к административной ответственности.

«НУ И ЧТО ЖЕ?»

Под таким заголовком в № 48 «Речного транспорта» от 16 июня с. г. была опубликована корреспонденция, в которой приводились факты, свидетельствующие о неудовлетворительном состоянии трудовой дисциплины в Херсонском речном порту.

В связи со вскрытыми газетой фактами начальник порта издал приказ, в котором объявил выговоры капитану и второму помощнику капитана парохода «Рига», а также строгий выговор шкиперу баржи № 2201.

Корреспонденция и приказ обсуждены командами судов Херсонского участка.

В мастерской художника К. Г. Дорохова



В ранних своих картинах художник Константин Гаврилович Дорохов талантливо запечатлел живописные уголки нашей Родины, воспел пафос труда советского человека — творца и созидателя. Он побывал у шахтеров Донбасса, в Крыму, Архангельске, на Волге, в Самарканде. В результате был создан ряд этюдов, рисунков и полотен.

Великая Отечественная война явилась вторым творческим рождением художника. Идя по следам боев с этюдником и карандашом, художник стремился отобразить героическую эпопею Великой Отечественной войны. Вместе с доблестными краснофлотцами он участвовал в боях под Севастополем и Феодосией, в прорыве блокады под Ленинградом. Уже на выставке «Великая Отечественная война», состоявшейся в 1942 году, художник Дорохов был широко представлен картинами, посвященными крымским боям, многочисленными зарисовками фронтовых будней военных моряков.

Война бросает художника Дорохова на различные участки фронта: с Черного моря на Балтику, снова на Черное море. Его мастерство приносит радость морякам в моменты короткого отдыха перед боем.

В 1943 году в Москве была организована выставка произведений художника-фронтовика Дорохова. Она произвела большое впечатление на зрителей свежестью красок, искренностью изображенного. Он пишет плакаты и картины, оформляет газеты и боевые листки, создает портреты своих однополчан.

Мы застали художника Дорохова за работой над новой картиной — «Восстание на броненосце «Потемкин». Перед тем, как воспроизвести на полотне один из замечательных эпизодов русской истории, художник ознакомился с многочисленными материалами, разыскал одного из участников восстания, который дал ему много ценных советов.

— Чем вы собираетесь заняться в ближайшее время? — спросили мы у художника Дорохова.

— Я думаю осуществить свои давнишние планы и создать картину о советских речниках. Мне хочется показать реки нашей страны, на которых созданы мощные порты, где тяжелый ручной труд грузчика уступил место умным и совершенным механизмам, созданным руками советского человека.

А. ХРОМЧЕНКО.

На снимке: в мастерской художника Дорохова.

Фото С. РОССИНА.

Досфлотовцы

Первичные организации Досфлота на речном транспорте ведут большую работу по пропаганде военно-морских знаний, обучению молодежи военно-морским специальностям.

Деятельное участие в работе Досфлота принимают речники Никополя. В техническом участке управления пути Днепровского бассейна (председатель комитета Досфлота тов. Савинов) почти все рабочие и служащие состоят членами общества. В организации созданы и работают кружки по различным военно-морским специальностям, помогающие повышению квалификации и подготовке кадров для речного флота. Кружками руководят демобилизованные моряки. В кружке Досфлота при техническом участке подготовлено 9 мотористов, 7 рулевых-сигнальщиков. Некоторые из них работают по вновь полученной специальности. Подготовленные при клубе Досфлота общественные инструктора тт. Козловский, Аничкин, Восьмерик, Изюмцев и др. ведут работу по пропаганде военно-морского дела. Досфлотовцы решили своими силами построить сигнальную вышку.

На пристани Никополь первичной организацией Досфлота руководит демобилизованный моряк тов. Фомин. Свой богатый опыт, полученный во время службы в Северном и Черноморском флотах, тов. Фомин старается передать молодежи. Его часто можно видеть беседующим в минуты досуга с молодыми речниками, он рассказывает им о боевых походах, в которых принимал участие.

На пристани создан военно-морской уголок, работают кружки мотористов, радистов, телефонистов. Кружками руководят бывшие моряки тт. Ходак и Камышев.

А. МАКУШКИН.

Из прошлого

Подземный гидросиловой каскад

Среди многих работ выдающегося русского механика и гидротехника Козьмы Дмитриевича Фролова особенно замечательным является подземный гидросиловой каскад.

Фролов глубоко верил в то, что от водяного колеса, широко применявшегося в XVIII веке, можно взять больше, чем от него обычно брали. Универсальности этого простейшего двигателя он добился путем устройства целой системы остроумнейших механизмов, далеко опередив свое время.

В те годы голландский архитектор Реннекен Салем по заказу французского короля Людовика XIV на реке Сене возле Марли построил установку, питавшую водой фонтаны Версаля — летней резиденции французского двора. Эта установка состояла из ряда колес диаметром двенадцать метров, приводивших в движение более 200 насосов, которые подавали воду на высоту свыше 150 метров. Французский король очень гордился этой водокачкой, называя ее «чудом Марли». Это «чудо» выполняло роль увеселительного аттракциона для праздной толпы придворных.

Фролов воздвиг сооружение, затмившее собой установку голландца. Великий изобретатель построил на реке Змеевке плотину таких совершенных очертаний и пропорций, что они кажутся смелыми даже с точки зрения современной гидротехники. Эта плотина стоит уже около 200 лет, и никаких признаков разрушения на ней нет.

От плотины вода по каналу шла до пильной мельницы, где вращала водяное колесо лесопилки. Далее водяной поток устремлялся под землей к рудопод'емной машине Екатерининской шахты, где вращалось колесо высотой около пяти метров. Отсюда струя уходила к водоотканчивающей машине этой же шахты и падала с большой силой на колесо диаметром 17 метров, установленное глубоко под землей в камере высотой 21 метр. Но и на этом не кончалась работа водного потока. Соединяясь с водой, выкачанной из шахты, поток устремлялся к водо- и рудопод'емным машинам Вознесенской шахты, где вращались 16-метровые колеса, и только после этого сбрасывался обратно в реку ниже плотины.

Каким огромным талантом надо было обладать, чтобы рассчитать с изумительной точностью колеса высотой в пятиэтажный дом, сооруженные из дерева! Нужно представить себе, каким мужеством обладал Фролов, когда глубоко под землей при свете тусклых ламп пробивал он огромные камеры, а затем монтировал в них колеса, приводившие в движение множество рычагов и тяг. Сооружение Фролова работало безотказно много лет. В Змеиногорской шахте до сих пор сохранились остатки этой грандиозной некогда конструкции.

Глубоко различны сооружения Фролова и Реннекена. У голландского конструктора плотина и насосы были сосредоточены в одном месте, а вода бежала дальше по акведуку, не совершая никакой работы. У Фролова, наоборот, механизмы были расставлены на протяжении более двух верст, и водяной поток проходил весь этот путь, совершая работу на всем его протяжении.

Реннекену установку заказал французский король, заплатив громадные деньги. Фролов задумал и осуществил змеиногорское чудо без всякого заказа, движимый любовью к своему народу, стремясь возвеличить свою Родину.

Чертежи и документы о творчестве выдающегося русского гидротехника Фролова, разысканные в последнее время, в частности проф. В. В. Данилевским, позволяют утверждать, что в тот век, когда господствовал ручной труд и только изредка применялись простейшие вспомогательные машины, Фролов заложил основы современной механизации и автоматизации производства.

В минувшем году в Змеиногорском районе работала экспедиция Алтайского краеведческого музея, обследовавшая исторические памятники, связанные с творчеством выдающихся русских изобретателей Козьмы Дмитриевича Фролова и его сына Петра Козьмича. Экспедиция доставила в музей ценные экспонаты, связанные с творчеством Фроловых, среди которых — часть вала от подземного водоналивного колеса вознесенской установки Змеиногорского рудника. Весит эта часть 700 килограммов. В числе экспонатов находится также колесо вагонетки чугунной дороги, проложенной П. К. Фроловым в 1809 году в Змеиногорске.

Достоверные факты говорят о том, что первой в мире подземной гидросиловой установкой является Змеиногорский каскад, построенный выдающимся русским гидротехником и механиком Козьмой Дмитриевичем Фроловым.

В. СИНЦОВ.

СВЕРДЛОВСК.

Иностранные отклики на ответ товарища И. В. Сталина индийскому премьер-министру Неру

Иностранная печать широко комментирует ответ товарища И. В. Сталина индийскому премьер-министру Неру.

Китайская газета «Дагунбао» пишет в передовой статье: «В своем ответе на обращение Неру Генералиссимус Сталин ясно показывает, в чем заключается суть корейского вопроса. Американский империализм развязал агрессивную войну в Корее под прикрытием незаконной резолюции Совета Безопасности Организации Об'единенных Наций, захватив священный флаг Организации Об'единенных Наций. Если бы представители Советского Союза и Китайской народной республики участвовали на заседании Совета Безопасности, то такая абсурдная резолюция не была бы вынесена Советом Безопасности.

Американский империализм и его вассальные государства преднамеренно мешали представителю Китайской народной республики занять свое место в Организации Об'единенных Наций, и, поступая так, они подрывали прочность Организации Об'единенных Наций. Абсолютно необходимо, чтобы представитель Китайской народной республики находился в ООН, чтобы представитель Советского Союза вернулся в Совет Безопасности».

* * *

Польская газета «Трибуна люду» подчеркивает, что ответ Генералиссимуса И. В. Сталина на обращение Неру указывает единственный путь мирного урегулирования корейского вопроса. Этот ответ еще раз доказывает последовательность сталинской политики мира и международного сотрудничества, сталинской политики уважения международных соглашений и прав каждого народа самому решать свою судьбу.

Недопущение в ООН представителей 475-миллионного китайского народа делает невозможным участие в работах ООН делегатов СССР и стран народной демократии.

Советский Союз, говорится далее в статье, непоколебимо стоит на страже принципа невмешательства во внутренние дела других государств. Советский Союз последовательно защищает принципы и устав, на которые должна опираться Организация Об'единенных Наций.

Миллионы людей, с возмущением клеймящие преступление американского империализма, видят в политике СССР, в политике Сталина путь к миру.

Ответ И. В. Сталина, говорится в заключение в статье, поддерживают сотни миллионов людей на всем земном шаре и весь польский народ.

* * *

«Ответ товарища Сталина на послание Неру, — указывает румынская газета «Скынтейя», — будет с радостью воспринят всем миролюбивым человечеством. В нескольких ясных, чеканных словах гениальный вождь Советского Союза выражает последовательную мирную политику страны социализма.

...Румынский народ от всего сердца приветствует это светлое послание мира, еще раз показывающее, насколько правильно стремление народов всего мира в самые трудные моменты международного положения обращать свои взоры к Советскому Союзу, к великому Сталину. Они не были и никогда не будут разочарованы в своих надеждах. Ответ товарища Сталина, указывающий путь к мирному разрешению корейского вопроса, является неоценимым вкладом в дело мира и международного сотрудничества».

* * *

Чехословацкая общественность с величайшим удовлетворением встретила заявление И. В. Сталина о целесообразности мирного урегулирования корейского вопроса через Совет Безопасности с обязательным участием представителей пяти великих держав, в том числе народного правительства Китая.

Все человечество, пишет газета «Свободне слово», всегда с огромным вниманием ожидает и читает слова Генералиссимуса Сталина. Слова И. В. Сталина и на этот раз служат доказательством того, что человечество имеет в лице Советского Союза и Генералиссимуса И. В. Сталина величайшего и самого надежного защитника и что Советский Союз в осуществлении своей политики всегда верен своим мирным принципам и целям.

* * *

«Предложение индийского премьер-министра о скорейшем урегулировании корейского вопроса, — пишет центральный орган Социалистической Единой партии Германии газета «Нейес Дейчланд», — было направлено СССР и США. Характер реагирования правительства США на это предложение разоблачает вашингтонских поджигателей войны и самым наглядным образом доказывает их военные намерения. По сообщению дипломатического корреспондента газеты «Нью-Йорк таймс» из Вашингтона, Ачесон заявил в своем ответе Неру, что США не намерены «впустить коммунистический Китай в Совет Безопасности для обсуждения корейского вопроса».

Газета «Берлинер цейтунг» публикует телеграммы И. В. Сталина и Неру под заголовком: «Корейский вопрос может быть урегулирован мирным путем». Кроме того, газета помещает статью, озаглавленную «Что говорит Сталин по вопросу о Корее». В этой статье газета пишет, что разумная и реальная позиция СССР противостоит военным намерениям правительства США.

События в Корее

В последних сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщается, что на всех фронтах части Народной армии продолжают наступление.

На восточном побережье части Народной армии освободили много уездных и волостных центров и деревень и захватили много пленных и большое количество вооружения. Население освобожденных городов и деревень радостно встречает войска Народной армии.

17 июля в 18 ч. части Народной армии северо-западнее Тэчжона (Тайдена) в районе Тапхенни (Тахейри) на южном берегу реки Кымган вели бои с частями американских войск. В результате этих боев противник понес значительные потери: взято в плен около 100 американцев.

Захвачены следующие трофеи: танков — 8, орудий 105-миллиметровых — 25, 155-миллиметровых — 8, противотанковых — 19, базук (противотанковых ружей) — 10, зенитных пулеметов — 25, тяжелых и легких пулеметов — 30, винтовок — 800, карабинов — 700, а также много снарядов и другого снаряжения.

17 июля части Народной армии полностью освободили город Пуе (Фуйо). Продолжая наступление, они освободили город Ноньсань (Ронзан).

Партизанские отряды во многих районах провинций Южный и Северный Кенсан, поддерживая наступление частей Народной армии, активизируют свои действия.

Авиация Народной армии наносила удары по американским авиачастям и сухопутным войскам. 18 июля самолеты Народной армии в воздушных боях сбили два американских самолета. В тот же день в 16 ч. 3 м. авиация Народной армии, обнаружив более 100 американских автомашин, двигавшихся в направлении Тэгу (Тайкю), подвергла их бомбардировке и уничтожила около 60 автомашин.

18 июля зенитная батарея Народной армии сбила один из американских самолетов, пытавшихся совершить налет на район Хыннам (Конан). Самолет упал в море вблизи порта Хыннам.

В коммюнике штаба Макартура говорится, что американская 24-я пехотная дивизия «продолжает выравнивать свои линии» к западу и к северу от Тэчжона. Южнокорейские войска «также реорганизовали свои оборонительные позиции и выровняли свои линии».

Как сообщает токийский корреспондент агентства Юнайтед Пресс, Макартур об'явил, что в Корею прибыли американская 25-я дивизия и американская 1-я кавалерийская дивизия. Макартур заявил, что части одной из этих дивизий уже вступили в действие, а части другой дивизии будут введены в действие в ближайшее время.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс заявляет, что генерал-лейтенант Уокер имеет сейчас в своем распоряжении три полных дивизии.

Макартур принял командование южнокорейскими войсками

Токийский корреспондент агентства Франс Пресс передает, что 19 июля в Токио было об'явлено о том, что генерал Макартур взял на себя командование южнокорейскими войсками.

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 8-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Б02071. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2005.